100 S. Nur € 4,50

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2014
63. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

Brandaktuelle Tests:
- *Breuer-Traktor von Brawa*
- *Big Boy von MTH*
- *245 von A.C.M.E.*
- *V 200 von ESU*



Das Goldene Gleis:
Alle Gewinner, alle Preise

Werkstatt:
- *Kran-Funktionsmodell*
- *Hinter den Kulissen*

Doswidanja Rote Armee
Der Abzug 1994

Preisgekrönt
Wim Wijnhouds H0-Traum

Erfolgsstart vor 50 Jahren

Die 216 geht in Serie

Jetzt die neuen exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachgeschäft vorbestellen und sichern!



gleich reinklicken



SPUR H0



Erscheint Oktober 2014

Diesellok BR 218 418-2 Touristik — Roco

Fein detailliertes Modell mit aufwendiger Lackierung und Bedruckung. Motor mit Schwungmasse. Antrieb auf allen vier Achsen, zwei Haftreifen. Kupplungsaufnahme nach NEM 362 mit KK-Kinematik. LED-Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd.

72748 / 113 46 391	H0 · IV NEM · = · 188,5 · Sound · digital	€ 289,99
78748 / 113 46 405	H0 · IV NEM · ~ · 188,5 · Sound · digital	€ 289,99
72749 / 113 56 958	H0 · IV NEM · = · 188,5	€ 229,99

NUR BEI UNS*



© Sammlung ACME - Rolf Wiemann

Erscheint Dezember 2014

Touristik Zug – Set B



Abteilwagen Bvmkz 856.1 + Club-Wagen WRkmz 858

AC90084 / 113 68 239	H0 · V NEM · =	Auflage 650	€ 149,99
AC90084-AC / 113 68 271	H0 · V NEM · ~	Auflage 150	€ 149,99

Erscheint Oktober 2014

Touristik Zug – Set A



Gepäckwagen Dmsdz 859 für den Fahrradtransport + Abteilwagen Bvmkz 856 + Großraumwagen Bpmz 857

AC90083 / 113 68 221	H0 · V NEM · =	Auflage 650	€ 199,99
AC90083-AC / 113 68 263	H0 · V NEM · ~	Auflage 150	€ 199,99

Erscheint Februar 2015

Touristik Zug – Set C



Großraumwagen "Konferenz" Bpmz 857 + Club-Speisewagen WRkmz 858.1

AC90085 / 113 68 247	H0 · V NEM · =	Auflage 650	€ 149,99
AC90085-AC / 113 68 280	H0 · V NEM · ~	Auflage 150	€ 149,99

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau

Spiel + Sport Grob
(Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt

Spielzeug HAAR (Günther Haar)
Hauptstraße 92 + 96, 28865 Lilienthal

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen

Spielzeugparadies Willy Müller
(Spielzeugparadies Willy Müller & Söhne GmbH & Co.)
Luisenstraße 23, 42103 Wuppertal

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal

Wie-Mo (Wie-Mo Andrea Wienker Modellspielwaren KG)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster

Müller's Modellspielwaren
Spicherstraße 8, 53859 Niederkassel

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Bergerstraße 198, 60385 Frankfurt/Main

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen

Spielwaren Rieß
(Inhaber Wolfgang Rieß)
Oberamteisstraße 18, 78532 Tuttlingen

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Karl) Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e.K.)
Kaufbeurenerstraße 1, 87616 Marktoberdorf

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp

Märklin Store Amsterdam
(Harlaar Modeltreinen V.O.F.)
Parnassusweg 203, NL-1077 DG Amsterdam

Kerselaers Henri, Het Spoor
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee





H0 Spurweite · II NEM Epoche · ~ Wechselstrom · = Gleichstrom · 249 Länge über Puffer in mm · Sound-Modul eingebaut



14 Start in die Zukunft mit 1900 PS

Im Sommer 1964 trat eine neue Generation von Dieselloks ihren Dienst bei der Bundesbahn an.



20 Lebewohl, Deutschland!

Vor 20 Jahren zogen die letzten russischen Soldaten ab – oft per Bahn. Und auch ein Dampfross war mit von der Partie.

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

MEB-INTERN

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

MODELL

WERKSTATT

GÜTERWAGEN-ABC

TEST

PROBEFAHRT

UNTER DER LUPE

SZENE

AUSSERDEM



26 Dampfspektakel

Zum Geburtstag des VRN gab es umfangreiche Plandampfeinsätze in der Pfalz.



78 Luxemburger Nebenbahnidylle

Wim Wijnhoud belegte mit seiner Anlage bei Ontraxs in Utrecht den zweiten Platz.



70 Vollausstattung in Serie

Die V200 von ESU in H0 begeistert nicht nur aufgrund ihrer vielen Digital-Funktionen.

FOTO: KARSTEN WURM

Zuverlässige Alt-Technik in Form der Museumslok V 36 412 musste einspringen, um den bei Emsdetten in einen umgestürzten Baum gefahrenen RE 10725 mit 111 117 nach Münster abzuschleppen.

DB AG

Unwetter behindert Bahnverkehr

☐ Am Abend des 9. Juni 2014 fegte ein schweres Gewitter mit heftigen Sturmböen über Nordrhein-Westfalen hinweg. Das Ruhrgebiet wurde dabei besonders stark getroffen. Geradezu verheerend wirkte sich das Unwetter auf den Bahnbetrieb in der betroffenen Region aus. Auf sämtlichen Strecken zwischen Düsseldorf und Dortmund wurde der Bahnverkehr komplett eingestellt. Seitdem sind die Räumtrupps der Bahn unermüdlich im Einsatz, um die durch zahlreiche umgestürzte Bäume blockierten Bahnstrecken zu räumen und die beschädigten Oberleitungen wieder instand zu setzen. Angesichts des Ausmaßes der Zerstörungen – selbst eine Woche nach dem Unwetter ist der Gesamtschaden laut DB AG nicht abzuschätzen – wird dies noch einige Wochen dauern. Daher kam es den gesamten Juni über zu Ausfällen im Bahnverkehr des Ruhrgebiets. Am 16. Juni begutachtete Bahnchef Rüdiger Grube in Ratingen persönlich den Fortgang der Aufräumarbeiten.

Kommentar: *Man darf sich durchaus die Frage stellen, ob nicht durch eine bessere Pflege des Bahnumfeldes – seit Jahren mangelt es am Rückschnitt des Bahndammbewuchses – ein zumindest deutlich geringerer Schaden entstanden wäre. Zudem werden die Arbeiten wohl wieder länger als nötig andauern, da die Bahn für derartige Ereignisse, die ausreichend Ersatzmaterial erfordern, kaum noch gerüstet ist.*



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Die Sprayer, welche sich über die in Wattenscheid-Höntrop auf freier Strecke liegen gebliebene S-Bahn hermachten, sind inzwischen gefasst.



FOTO: BERND PIPLACK

Bahnchef Grube zusammen mit Männern des ORT-711 205, die gerade die herabgerissene Oberleitung in Ratingen wieder instand setzen.

DB NETZ AG

Neue Kräne

☐ Die DB Netz AG hat für den Bereich Notfalltechnik insgesamt fünf neue Kranzüge bestellt, bestehend aus jeweils fünf Fahrzeugen. Neben den eigentlichen Eisenbahndrehkränen gehören dazu auch die entsprechenden Schutzwagen, Gegengewichtswagen sowie je ein kombinierter Schlaf- und Sanitärwagen und ein Aufenthalts-, Werkstatt- und Energiewagen. Die Eisenbahndrehkräne werden bei Kirow in Leipzig gefertigt. Das Investitionsvolumen für die fünf neuen Züge beträgt nach Angaben von DB Netz AG insgesamt 35 Millionen Euro. Drei der neuen Kräne besitzen eine Tragkraft von 160 Tonnen, die anderen beiden nehmen es mit 100 Tonnen auf. Sie werden die alten 75- und 150-Tonnen-Kräne an den drei Standorten für schwere Bergungstechnik in Fulda, Wanne-Eickel und Leipzig ersetzen. Im Mai 2014 übergab der Hersteller Kirow in Leipzig nun den ersten neuen 160-Tonnen-Kran an DB Netz Notfalltechnik. Mit der Baureihenbezeichnung 732 soll dieser als 732 001 in Fulda stationiert werden. Bemerkenswert ist, dass die neuen Kräne im Gegensatz zu den bisher vorhandenen Fahrzeugen sogar unter Oberleitung und bei befahrenem Nachbargleis einsetzbar sind. Sie dienen in erster Linie dazu, die Befahrbarkeit der Gleisinfrastruktur nach besonderen Ereignissen wieder herzustellen, indem sie beispielsweise entgleiste Fahrzeuge bergen.

Das Foto zeigt den neuen 732 001 (Herstellerbezeichnung: Multi Tasker 1200) mit dem ebenfalls neuen Schutzwagen 785 001 und dem Gegengewichtswagen 786 001.



FOTO: ROLAND WIRTZ

Am Haltepunkt Essen Süd der S 6 zeigt sich das ganze Ausmaß der Zerstörung. Zahlreiche Bäume wurden während des Unwetters abgeknickt. Beim Niederfallen haben sie die Oberleitung schwer beschädigt.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Auch das Ausfahrsignal von Gleis 12 des Essener Hauptbahnhofes hat beim Unwetter Schaden genommen. Seine Schieflage ist aber auch kein Wunder, angesichts der komplett verrosteten Befestigungsschrauben am Sockel.



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

VOM ABSCHIED ZUM WIEDERSEHEN



Dr. Karlheinz Haucke

Bringen wir es auf den Punkt: Wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, diese Ausgabe in den Händen halten, bin ich im Ruhestand und der neue Chefredakteur, der bisherige Chef vom Dienst, Stefan Alkofer, hat die Verantwortung übernommen.

Der lange gemeinsame Weg bestärkt mich in der Überzeugung, dass auch unter meinem Nachfolger die Erfolgsgeschichte unserer Fach- und Publikumszeitschrift mit dem bewährten Team weitergeht. Natürlich wird er eigene Akzente setzen. Das ist auch gut so. Schließlich hat jeder seine eigenen Schwerpunkte und seinen eigenen Stil.

Apropos Stil: Gelegentlich habe ich wohl den einen oder die andere ein wenig überfordert: Mit- oder gar um die Ecke zu denken beim Lesen, ist nicht jedermanns Sache. So war´s zuletzt bei meinem Anlagenportrait „Kurven-Läufe". Selbstverständlich handelt es sich bei den auf der Original-Windbergbahn heimischen Dampflokomotiven um die den Mallets ähnlichen Meyer-Loks. Nun ist aber die für die erdachte Mitfahrt beanspruchte Rivarossi-98 009 im Gegensatz zum Vorbild und zum Gützold-Modell nicht wirklich eine Kreuzspinne. Also ersann ich für die bemerkenswerte Schubert-Anlage eine passende Mallet-Modellwirklichkeit. Sei´s drum, zuviel vorausgesetzt, mein Fehler!

Rund siebzehneinhalb Jahre durfte ich in Festanstellung für unseren MODELLEISENBAHNER tätig sein, eine schöne, zumeist spannende Zeit und ein nicht unbeträchtlicher Teil meines beruflichen Lebensweges. Aber keine Sorge, oder, freuen Sie sich nicht zu früh: Ich bleibe Ihnen und der Verlagsgruppe Bahn auch aus der Ferne erhalten. Und denken Sie immer daran: Gemeinsam sind wir stark! Auf Wiedersehen!



FOTO: REIN KORTHOF

Ein farbenfrohes Bild ergaben die La Meuse-Dampfloks am 31. Mai 2014 im SGB-Betriebswerk Goes.

MUSEUMSBAHN

Bunte Dampfer

☐ Ein farbenfrohes Schauspiel boten die in den Niederlanden und Belgien noch vorhandenen Dampflokomotiven des Lütticher Herstellers La Meuse, die sich bei der Stoomtrein Goes-Borsele trafen. Es gaben sich die Ehre: die gelbe „Magda" (3176/1925) der MBS, die grüne „Bebert" (3223/1926) aus Maldegem, die blaue „Enkhuizen" (3252/1929) der SHM und die rote „Bison" (3292/1928) der SGB. Während diese vier Loks vom 29. Mai bis zum 1. Juni 2014 vor Zügen eingesetzt wurden, blieb die nicht betriebsfähige Lok 3052/1924 der SGB im Betriebswerk Goes. Sie wurde äußerlich aufgearbeitet und soll nächstes Jahr als Leihgabe in einem neuen Zechenbahnmuseum in der Provinz Limburg aufgestellt werden, als Erinnerung an ihren Einsatz bei der ehemaligen Kohlenzeche Oranje-Nassau.



FOTO: FRANK HEILMANN

■ Anlässlich der „22. Schwarzenberger Eisenbahntage" vom 29. Mai bis 1. Juni 2014 im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg präsentierte sich letztmalig 75 501 (sächs. XIV HT) vor den Schuppentoren. Die 1915 unter der Fabriknummer 3836 bei Hartmann gebaute Lok wurde nach einem Kesselschaden per 28. Juli 1967 z-gestellt. Der Verkauf an das DDM Neuenmarkt-Wirsberg erfolgte im Jahr 1977. Als Leihgabe des DDM weilte die Lok nach 1998 in Schwarzenberg. Sie kehrt 15 Jahre später wieder nach Neuenmarkt-Wirsberg zurück. Die 22. Eisenbahntage boten die vorerst letzte Gelegenheit, die sächs. XIV HT neben der sächs. XI HT (94 2105) in Schwarzenberg zu besichtigen.

ZWISCHENHALT

■ **Eine neue Betriebswerkstatt** hat die Regentalbahn am 24. Mai 2014 in Zwiesel eröffnet. Die zweigleisige Halle mit 35 x 15,5 Metern Grundfläche dient der betriebsnahen Instandhaltung der zwölf Waldbahn-Triebwagen. Zudem wurde ein Waschtrakt erstellt. Die Investitionskosten lagen bei gut drei Millionen Euro.

■ **Traxx-Loks für das Sylt-Shuttle** hat die Deutsche Bahn nun offiziell bei Bombardier bestellt. Geliefert werden sollen sieben Diesellokomotiven der Produktlinie Traxx ME, bei der DB AG als Baureihe 245 bezeichnet. Dies gab das Unternehmen nur einen Tag nach der Annullierung der Ausschreibung über leistungsstarke Dieselloks für dieses Einsatzfeld bekannt. Der Auftrag über 27 Millionen Euro ist ein Abruf aus dem Rahmenvertrag beider Partner. Die Loks sollen künftig solo zum Einsatz kommen und die Doppeltraktionen der Baureihe 218 auf dem Hindenburgdamm ab Ende 2015 ablösen.

■ **Die Linie Neubrücke – Türkismühle** wird von Ende Juli bis Mitte September 2014 während der Sommerferien elektrifiziert und daher komplett gesperrt. Rund 10,5 Millionen Euro wird die Elektrifizierung kosten. Der Bahnhof Türkismühle wird barrierefrei ausgebaut, die Sanierung in Neubrücke steht noch an. Neben Fahrplanverbesserungen soll dank dieser Maßnahme auch die Eisenbahnstrecke von Heimbach nach Baumholder für den SPNV reaktiviert werden können.



FOTO: E.-J. GERLACH

Im Zusammenhang mit dem zehnjährigen Bestehen der HSL-Logistik GmbH Hamburg sind seit Mai 2014 zwei Triebfahrzeuge mit neuer schokoladenbrauner Farbgebung unterwegs. Während die geleaste 285 103 rund um Wilhelmshaven zum Einsatz kommt, ist HSL-362 798 in Bad Schandau stationiert und übernimmt die dortigen Rangieraufgaben. Die ehemalige DB Schenker-Lok 362 798 gelangte 2011 zur Railsystems RP GmbH, wurde nach der Revision (26. März 2014) von HSL-Logistik übernommen und wartete in Bad Schandau Ost am 23. Mai 2014 auf neue Aufgaben.

BAYERN

Probebetrieb mit NE 81



FOTO: ALEXANDER BAUER

Am „Himmelfahrtstag", 29. Mai 2014, wurde im Rahmen der planmäßigen Sonntagsausflugszüge Augsburg – Markt-Wald, die normalerweise lokbespannt verkehren, das neue Triebwagengespann VT 02/VS 30 vorgestellt.

Die Staudenbahn-Verkehrsgesellschaft (SVG) hat im Mai den ehemaligen VT 02 samt Steuerwagen VS 30 der Regentalbahn zunächst leihweise übernommen. Mit diesem Triebwagen des Typs NE 81 soll an allen Samstagen im Juni und Juli ein Zweistundentakt zwischen Augsburg und Langenneufnach angeboten werden. Hintergrund ist, dass der Abschnitt Gessertshausen – Langenneufnach der einst über Markt Wald nach Türkheim führenden „Staudenbahn" gute Chancen auf eine Reaktivierung des täglichen SPNV hat. Man will einen Vorgeschmack auf den Regelverkehr geben (samstags verkehren dort derzeit nur zwei Buspaare). Gefahren wird von 8.00 Uhr morgens bis 22.00 Uhr abends. Da man sich mit dem Augsburger-Verkehrsverbund (AVV) nicht auf einen gemeinsamen Tarif einigen konnte, soll es einen Haustarif geben, der allerdings nur 50 Prozent des AVV-Tarifes beträgt.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: BODO SCHULZ

☐ Die Firma Stadler aus Bussnang in der Schweiz hat einen steilen Aufstieg vom Nischenanbieter zu einem der bedeutendsten Produzenten moderner Nahverkehrstriebwagen in Europa hinter sich. Auch in Deutschland werden die unten abgebildeten FLIRT-Triebwagen gebaut, etwa für Meridian, die Westfalenbahn oder für DB Regio als Baureihe 429. Dies geschieht mittlerweile in drei Werken, die sich alle im Umkreis der Bundeshauptstadt befinden. Das Hauptwerk wurde vor 13 Jahren von Adtranz mitsamt seiner Regio-Shuttle-Produktion übernommen. Unsere Frage lautet: Wo befindet sich der deutsche Hauptstandort von Stadler?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2014 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de (Postadresse nicht vergessen!). Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Peter Maffay". Gewonnen haben: Pönitz, Markus, 10318 Berlin; Liebermann, Ralf, 40878 Ratingen; Schreiber, Wolfgang, 30890 Barsinghausen; Jabin, Robér, 04129 Leipzig; Jäkel, Matthias, 06295 Eisleben; Söhl, Sascha, 73257 Köngen; Siegel, Maik, 01561 Grossenhain/OT Stroga; Frei, Michael, CH-5436 Würenlos; Bode, Malte, 38268 Lengede; Schulze, Steffen, 81249 München; Heuer, Peter, 06667 Weißenfels; Stelzer, Jürgen, 47877 Willich; Lächert, Anita, 10315 Berlin; Musial, Norbert, 10997 Berlin; Ade, Roland, 01309 Dresden; Teewes, Waldemar, 29308 Winsen; Wille, Karl-Heinz, 39418 Staßfurt; Wauer, Matthias, 04687 Trebsen/Mulde; Brück, Franz, 57250 Netphen; Schenkemeyer, Gertrud, 31199 Diekholzen.

MUSEUMSBAHN

Rückkehr der „Roten Brummer"

☐ Vor 30 Jahren, genauer gesagt am 2. Juni 1984, endete der Planeinsatz der Schienenbusse im Hönnetal. Die Stichstrecke nach Neuenrade zweigt im Bahnhof Fröndenberg von der Oberen Ruhrtalbahn ab. Im Abzweigbahnhof Hemer konnte man seinerzeit auch noch weiter über Hemer nach Iserlohn fahren, dieser Streckenast ist inzwischen stillgelegt und größtenteils zurückgebaut. Die einstigen Retter der Nebenbahn und deren Nachfolger haben aber zumindest die Hönnetalbahn bis heute vor der Stilllegung retten können. Um an den Abschied der „Roten Brummer" zu erinnern, kehrten dank des zuständigen Zweckverbandes (ZRL), der DB Regio AG, der Eisenbahnfreunde Hönnetal sowie der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft zwei VT-Einheiten in den Plandienst zurück. Dabei konnten die Züge mit den üblichen Fahrkarten der DB AG oder des Verkehrsverbundes benutzt werden. Abgerundet wurde die Plandiesel-Aktion durch ein Bahnhofsfest im Kulturbahnhof Binolen. Aufgrund des hervorragenden Wetters wurde die Veranstaltung auch von der örtlichen Bevölkerung sehr gut angenommen.



FOTO: MARKUS BEHRLA

796 802, 996 309, 996 299 und 796 690 am 1. Juni 2014 in Binolen.



FOTO: HENNING GOTHE

■ *In der Prignitz fand am 30. Mai 2014 beim Pollo eine Fotoveranstaltung statt. Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang pendelte 99 4511 mit unterschiedlichen Zuggarnituren zwischen Mesendorf und Lindenberg. Bei traumhaft schönem Wetter gab es jede Menge Abwechslung für die Teilnehmer des Events. Es kamen auch einige Oldtimer auf der Straße zum Einsatz, die das Gesamtprogramm auf herrliche Weise ergänzten.*



FOTO: STEPHAN KARKOWSKI

■ *Einen interessanten Neuzugang gab es am 22. Mai 2014 im DB-Museum Nürnberg zu vermelden. An diesem Tag wurde mit der museumseigenen Köf III (333 678) ein „ET 420 Plus" (420 416, 421 416, 420 916) vom AW Nürnberg in das DB-Museum überführt. 420 416 wurde nach seiner Abstellung im AW Nürnberg hinterstellt; er befindet sich nun auf dem Freigelände des DB-Museums Nürnberg und kann dort besichtigt werden. Insgesamt gab es zwei „ET 420 Plus", die bis vor kurzem noch im S-Bahnbetrieb Stuttgart eingesetzt wurden. Der zweite Zug ist in der Eisenbahn-Erlebniswelt Horb untergebracht.*



Im Mittelpunkt des Festes standen die DR-Diesellok-Baureihe 118 und die „rote Zeit" der Reichsbahn.

MUSEUMSBAHN

Weimar erstrahlt in Rot

☐ Der Thüringer Eisenbahnverein e. V. veranstaltete am 24./25. Mai 2014 auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes Weimar das 19. Weimarer Eisenbahnfest. Neben den eigenen Museumsfahrzeugen waren auch viele Gastlokomotiven zu sehen, wie 118 757 und 201 001 des Erfurter Bahnservice, die DB Regio-Traditionslok 243 005 aus Halle, die Dampfloks 03 2155 der WFL GmbH, die 52 8154 des EMBB e. V. sowie die MEG-206 (Ex-118 748), die bedingt durch baldigen Fristablauf letztmalig auf einem Eisenbahnfest zu sehen war. Die moderne Bahn war unter anderem mit einem Regioshuttle der Erfurter Bahn vertreten. In den kommenden Monaten gehen im Eisenbahnmuseum Weimar die Arbeiten weiter. Die E-Lok 243 117, eine Leihgabe der DB Regio, wird in die typischen Reichsbahnfarben (Rot mit weißem Streifen) umlackiert und verliert somit ihr kurzzeitiges Erscheinungsbild als „Weiße Lady".

SACHSEN

Diesel-Neuzugang bei RIS

☐ Bereits Anfang November 2013 erwarb das in Chemnitz ansässige Unternehmen Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS) die frühere DB-345 119. Während die Rangierlok der ehemaligen DR in den ersten Monaten Ihren Dienst beim neuen Eigentümer noch in Verkehrsrot versah, wurde sie Anfang April vom Personal der RIS äußerlich in den Zustand der 60er-Jahre zurückversetzt und als V 60 1264 beschildert. Auch wenn es 345 119 nie in diesem Zustand gegeben hat, lassen nur wenige Details erahnen, dass sie technisch unter anderem mit einem Caterpillar-Motor ausgerüstet ist. Nach der Neulackierung im ehemaligen AW Chemnitz wurde sie erstmals vom 10. bis 13. Mai 2014 beim 6. Dresdner Dampfloktreffen der Öffentlichkeit vorgestellt. Aber nicht nur bei Sonderfahrten wird die Maschine zukünftig zu sehen sein. Die RIS setzt die Lok im leichten Güter- und Arbeitszugdienst ein und bietet weiterhin Vermietungen an. Im Mai und im Juni war 345 119 im sächsischen Freiberg im Einsatz. Dort werden mehrmals wöchentlich im Wechselbetrieb mit 112 708 und 202 481 Güterwagen zu einer Papierfabrik nach Weißenborn gebracht.



Auf der Anschlussbahn der Papierfabrik Weißenborn nahe dem Ort Berthelsdorf war der DGS 69341 Berthelsdorf (Erzgeb) – Freiberg (Sachs) am 6. Juni 2014 unterwegs.



FOTO: BODO SCHULZ

■ *Der an die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) vermietete Tiger V330.1 der HVLE (Havelländische Eisenbahn AG) zieht am 30. Mai 2014 den Stahlpendel Salzgitter – Ilsenburg auf der KBS 320. Der Tiger des Typs DE-AC33C (92801250002-3 D-HVLE, Ex-Bombardier-250 002) wurde 2004 bei Bombardier gebaut. Wenige Tage später, am 4. Juni 2014, brannte die Lok im Bf Vienenburg aus.*



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

■ *Die „IG 01 1531“ war mit 01 509 am 17. Mai 2014 auf einer großen Thüringen-Tour, die gleichzeitig als Abschiedsfahrt des bekannten Saalfelder Lokführers Bernd Köllner fungierte. Die Reise durch das Saaletal war ein Genuss, und Köllner zeigte noch einmal, wie man mit einer 01.5 umgeht.*



FOTO: SASCHA DUWE

■ *Am 31. Mai 2014 fanden anlässlich des Kreiswandertreffens des Kreises Mecklenburgische Seenplatte Sonderfahrten zwischen Neustrelitz-Süd und Feldberg (Meckl) statt. Zum Einsatz kam Lok 3 der WFL (98803345260-4 D-WFL) mit historischen Wagen der Warener Eisenbahnfreunde. Das Foto entstand in Neustrelitz-Süd nach Ankunft des Sonderzuges aus Feldberg.*





NRW

Neue Kesselwagen-Ganzzüge

☐ Der DB-Bahnhof Essen-Vogelheim hat aktuell nur noch die Funktion eines Übergabebahnhofs zum Stadthafen, der inklusive Hafenbahn von den Stadtwerken Essen AG betrieben wird. Heute endet dort die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke aus Oberhausen-Osterfeld Süd, die sich früher in Vogelheim Richtung Güterbahnhof Essen-Altenessen und Essen-Katernberg Nord – Gelsenkirchen-Bismarck verzweigte. Von den einstmals umfangreichen Gleisanlagen sind nur noch zwei Bahnhofsgleise und das mechanische Stellwerk „Wt“ übrig geblieben, von dem aus drei Form-Hauptsignale, eine Weiche und der Bahnübergang „Hafenstraße“ bedient werden. Der Übergabegüterzug des Einzelwagenverkehrs aus Oberhausen-Osterfeld Süd erreicht Essen-Vogelheim montags bis freitags gegen 8.00 Uhr und fährt etwa eine Stunde später wieder zurück. Dies war bislang die einzige planmäßige Zugleistung; Sonderzüge waren äußerst selten. Seit Mai 2014 verkehren auch mehrmals pro Woche Kesselwagen-Ganzzüge, die im Stadthafen beladen werden. Die Leerzüge aus Richtung Oberhausen erreichen Vogelheim meist gegen 19.00 Uhr, die Rückfahrt der vollen Züge erfolgt gegen 20.00 Uhr. Der RBH obliegt die Traktion. Das Stellwerk Wt ist seit dem Verkehren dieser neuen Zugleistungen planmäßig nicht nur von 6.00 bis 11.00 Uhr besetzt, sondern auch von 19.00 bis 22.00 Uhr (montags bis freitags).



FOTO: WIRTZ

Lok 802 der RBH Logistics, eine G1206 von MaK aus dem Jahr 1997, bespannt am 2. Juni 2014 in Essen-Vogelheim einen Kesselwagenzug.

ZEITREISE

Kurzer Halt in Salzwedel-Altstadt



FOTO: STEFAN GOTHE

Vor über 30 Jahren gehörte 50 3704-9 zum Alltag im kleinen Haltepunkt Salzwedel-Altstadt.



FOTO: HENNING GOTHE

Das Gleis liegt zwar noch im dichten Gras, aber Züge werden dort wohl nie wieder halten.

■ Die Zeitreise dieser Ausgabe entführt uns an die Strecke von Salzwedel nach Oebisfelde. Salzwedel-Altstadt war die erste Station für die Züge auf dieser Nebenbahn gen Süden, nur gut drei Kilometer nach dem großen Bahnhof der alten Hansestadt an der Hauptbahn Stendal – Uelzen. Die Strecke, die 50 3704-9 mit ihrer Rekowagen-Garnitur gleich befahren wird, führt durch einmalige, wild-romantische Landschaften wie die Klötzer Berge und die Moorlandschaft des Drömling. Doch nach der Wende war der Niedergang auch dieser Nebenbahn nicht aufzuhalten. Der letzte Personenzug durch die strukturschwache Region fuhr 2002, der letzte Güterzug dank des großen Kahlschlag-Programms „MORA C“ bereits im Jahr zuvor. Seitdem sind alle Wiederbelebungsversuche gescheitert.

DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen

Erleben Sie das Dampfbahnland!















... mit Dampf durch den Sommer

Informationen, Termine, Katalogbestellung und Souvenirs unter:

www.dampfbahn-route.de

facebook.com/dbrsachsen

SOEG mbH DAMPFBAHN-ROUTE · Am Alten Güterboden 4 · 01445 Radebeul · Telefon: 0351 2134440 · Telefax: 0351 2134445 · E-Mail: info@dampfbahn-route.de

---

Kommen Sie ins Zittauer Gebirge - das Gebirge macht mobil!

Das Fest der Extraklasse

8. Historik Mobil

1. bis 3.8.2014



Eröffnung im Bahnhof Bertsdorf am Freitag 1. August ab 17.30 Uhr

„Güterzug und Discoqueen"

- Mit einem musikalischen TOP-ACT! A4u - Die ABBA Revival Show
- Wahl der Discoqueen, die best gekleidete Dame im Stil der 70er gewinnt ein Wochenende für zwei Personen an der Ostsee
- Premiere des DR-Fotogüterzuges

Alle Informationen zum Festwochenende im aktuellen Flyer HISTORIK MOBIL



Jonsdorfer Oldtimertage

Festival Zittauer Schmalspurbahn



Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH • Bahnhofstraße 41 • 02763 Zittau
Telefon: +49 3583 540540 • Internet: www.soeg-zittau.de und E-Mail: info@soeg-zittau.de

Im Sommer 1964 trat eine neue Generation von Dieselloks ihren Dienst an.

Die Bundesbahn-Baureihe V 160 war vielleicht kein Meilenstein, aber ein bedeutender Zwischenschritt in der DB-Diesellokentwicklung. Vor 50 Jahren begann der Serienbau.

ENDLICH EINMOTORIG

Ende der 1950er-Jahre forderte die Bundesbahn-Doktrin für Diesellokomotiven eine einmotorige Streckenlok, die für nahezu jeden Einsatzzweck tauglich sein sollte.

Der Diesellokbestand der DB setzte sich damals im Wesentlichen aus der in Ablieferung befindlichen einmotorigen V 100 für leichtere Aufgaben und der doppelt so starken, zweimotorigen V 200 für hochwertige, schnelle Züge im Personen- und Güterverkehr zusammen. Im DB-Portfolio fehlte eine Lok, welche die Leistungsklasse zwischen diesen beiden Typen ausfüllte. Zweimotorige Maschinen waren unter anderem wegen des höheren Wartungsaufwands jedoch unerwünscht. Zur damaligen Zeit war dies ein anspruchsvolles Ziel, für das es etliche Entwicklungshürden zu überwinden gab. Das Ergebnis der Anstrengungen zeigte sich in Gestalt der V 160, der späteren Baureihe 216.

Bei der DB war die V 160 nach ihrer Auslieferung höchst willkommen, bei den Eisenbahnfreunden weniger, da sie auch das Ende der geliebten Dampflokomotiven symbolisierte.



FOTO: SLG. EISENBAHN-STIFTUNG

Am 30. August 1967 donnert V 160 077 mit einem interessanten Zug (SNCF- und Schürzen-Wagen) bei Cochem über die Moselstrecke.



FOTO: GROSS

Die Oldenburger V 160 036 ist am 23. April 1965 abfahrbereit. Lässig wartet der Lokführer in Ocholt auf des Schaffners Pfiff.



FOTO: BELLINGRODT/SLG. VGBAHN

Wegen ihrer Rundungen hießen die V 160-Prototypen „Lollo". In der Serienproduktion verzichtete man aus Kostengründen auf diese ästhetische Form. V 160 004 hat mit einem Messzug Kempten erreicht.



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

Beinahe etwas ungläubig wird V 160 011 von den beiden Männern gemustert. Immerhin handelt es sich bei ihr um die erste Serien-V 160, die im August 1964 die Krupp-Hallen verließ.

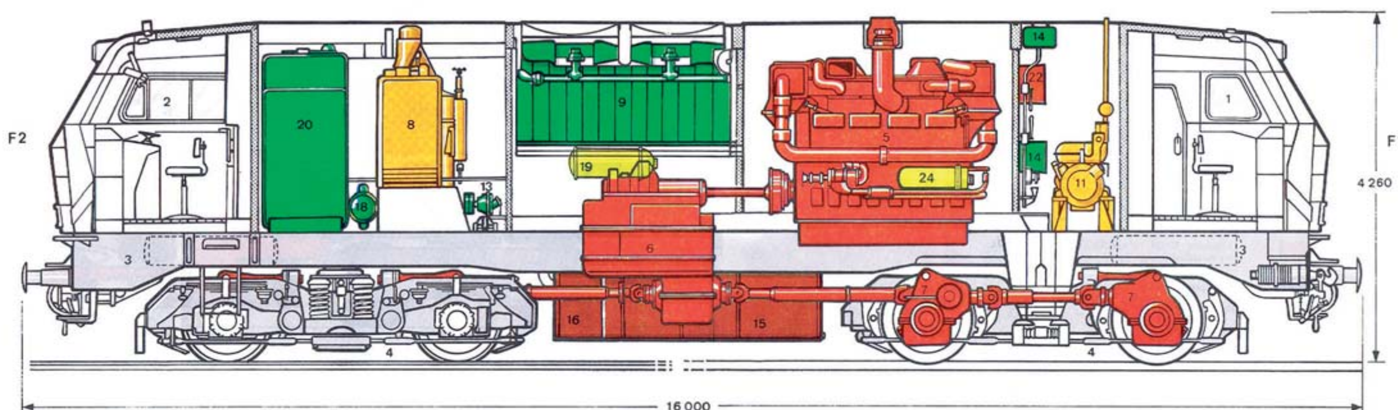
V 160-Serienproduktion: Lollo wird kantig

Im Jahr 1960 wurden die ersten von insgesamt zehn Prototypen der V 160 ausgeliefert. Neun Maschinen erhielten später wegen ihrer charakteristischen Rundungen den Spitznamen „Lollo" nach der italienischen Schauspielerin Gina Lollobrigida, die damals ein bekannter Filmstar war. Eine Formgebung, die jedoch aufwendig und kostspielig war und auf die der letzte Prototyp V 160 010 bereits verzichten musste. Die Rundungen der Vorserien-V 160 wie auch die der V 200.0 und V 200.1 mussten sehr aufwendig durch Flammwärmen manuell ausgerichtet werden. Man entschied sich für das Design, das man bereits dem sechsachsigen Einzelgänger V 320 (der späteren DB-232) aus dem Jahr 1962 verpasst hatte. Die neue Kopfform ließ sich wesentlich preiswerter herstellen. Nach ausgiebiger Erprobung und den erforderlichen, teils deutlichen Änderungen begann im August 1964 die Auslieferung der Serienlokomotiven.

Die V 160, die wie zu DB-Zeiten üblich aus den Hallen aller wichtigen deutschen Lokschmieden rollten, wurden zügig im ganzen Land verteilt: Von Lübeck bis Mühldorf und von Trier bis Kassel tauchten die roten Dieselloks mit der markanten Silhouette auf, die später Hunderte Dieselloks prägen sollte. Ihrer Konstruktions- und Einsatzzeit geschuldet, waren die V 160 mit einer Dampfheizung für den Reisezugverkehr ausgestattet. Das Ende der dampfbeheizten Personenwagen lag für die V 160 damals noch in zu weiter Ferne.

Der Weg zur einmotorigen Universaldiesellokomotive wurde im Wesentlichen von Fortschritten in der Dieselmotortechnologie bestimmt. Der Siegeszug des Selbstzünders im Schienenverkehr hatte zu jener Zeit gerade erst begonnen.

Ende der 1950er-Jahre war es gerade einmal gut zwei Jahrzehnte her, dass betriebstaugliche Dieselloks für den Streckendienst zur Verfügung standen. Der



Das Innenleben der Baureihe V 160: Dominiert wird die Lok vom Fahrdiesel des Typs Mercedes-Benz MB 839 Bb, der über Kardanwellen mit dem Voith-L821rs-Turbogetriebe verbunden ist. Über diesem sitzt, unter dem Dach untergebracht, die Behr-Lüfteranlage. Auf der Seite des Führerstands 2 (li.) erkennt man die Hagenuk-Dampfheizanlage und direkt daneben den 3000 Liter fassenden Speisewasserbehälter (grün). Direkt hinter dem Führerstand 1 ist ein kleiner 16-kW-Hilfsdieselmotor eingebaut, der vor allem zum Laden der Batterie vorgesehen ist.

große Durchbruch fand in den Vereinigten Staaten statt. Der Hersteller EMD entwickelte in den ausgehenden 30er-Jahren die Baureihe FT und schickte sie zu zahlreichen US-Bahngesellschaften in Vergleichstests gegen dampfbespannte Züge. Der Erfolg war überwältigend. Die meisten US-Bahnen bestellten die so genannten F-Units für den Güterzug- und die zweimotorigen Varianten, die E-Units, für den hochwertigen Personenverkehr. Lediglich der Zweite Weltkrieg vermochte den Siegeszug der Dieselloks in den USA noch zu verzögern. Nichtsdestotrotz waren die Dampfloks in den USA zu dem Zeitpunkt, als bei der Bundesbahn die ersten Lollos in die Erprobung gingen, nahezu verdrängt.

Ziel: kompakt, leicht und leistungsstark

Wie war das möglich? Die theoretischen Vorzüge des Dieselmotors für den Bahnverkehr waren lange schon bekannt. Zwei entscheidende Hemmnisse standen einem früheren großflächigen Einsatz im Schienenverkehr im Weg: Ausreichend leistungsfähige Motoren waren ausgesprochen schwer und erreichten eine für den Bahndienst ungeeignete Größe. Das Hauptproblem war jedoch die Leistungsübertragung. Im Gegensatz zum Elektromotor kann ein Verbrennungsmotor nicht unter Last anfahren. Es ist ein elastisches Zwischenglied erforderlich. Ein mechanisches Schaltgetriebe wie bei Straßenfahrzeugen üblich, ist im Leistungsbereich einer Streckenlokomotive nicht handhabbar. Ein gangbarer Weg ist die dieselelektrische Leistungsübertragung, bei der nicht der Radsatz mit dem Motor verbunden ist, sondern ein Generator als Zwischenglied eingesetzt wird, der Strom für die elektrischen Fahrmotoren liefert.

Die US-Bahnen hatten einen entscheidenden Startvorteil, da sie bei Achslasten von 30 Tonnen auf den meisten Strecken nicht allzu viel Rücksicht auf das Gesamtgewicht der Lokomotive nehmen mussten. Die EMD-Konstrukteure konnten deshalb einen schweren Motor nutzen, und dank des großzügigeren Lichtraumprofils in den USA stand auch reichlich Platz im Motorraum zur Verfügung. Am Ende verfügten die Maschinen immer noch über ausreichend Gewichtsreserven, so dass die Ingenieure nun auch ohne Probleme die schwere elektrische Ausrüstung einbauen konnten.



FOTO: HEIDRICH

Mit einem Interzonenzug am Haken passiert die Hagener V 160 067 im April 1968 Frellstedt zwischen Helmstedt und Braunschweig.

Eine Option, welche der Bundesbahn nicht zur Verfügung stand. Im Gegenteil, die V 160 sollte gar mit einer Achslast von 18 Tonnen auskommen, um nicht nur auf Hauptstrecken verkehren zu müssen. An allen Ecken und Enden musste bei der Konstruktion Gewicht gespart werden. Selbst am Speisewasservorrat wurde geknapst. Gegenüber der kleinen V 100 mit 3000 Litern Vorrat, besaß die V 160 nur 2850 Liter Speisewasser. Am Ende landeten die Konstrukteure bei 19,2 Tonnen Achsdruck (2/3 Vorräte). Ziel verfehlt.

Um überhaupt in die 20-Tonnen-Region zu gelangen, war jedoch nicht nur Leichtbau, sondern ein ebenso leistungsfähiger wie leichter Antrieb nötig. Deshalb entschied sich die DB früh, auch nach durchaus ordentlichen Erfahrungen der DRG, für den dieselhydraulischen Antrieb, der damals eine erhebliche Gewichtseinsparung gegenüber einem vergleichbaren dieselelektrischen Antrieb versprach.

Das war jedoch nur die halbe Miete, denn es fehlte noch der leistungsfähige Motor. In den USA setzte man auf langsamlaufende Zweitaktdiesel. Diese waren simpel und robust, aber extrem schwer und



FOTO: HAFENRICHTER

Treffen der Generationen im Bw Gelsenkirchen-Bismarck am 12. Oktober 1975: 216 010, die letzte Vorserienmaschine, die bereits das spätere Serien-Antlitz erhielt, und 044 953. 216 010 ist auch gut am Hüftknick und der typischen Vorserien-Tankform zu erkennen.

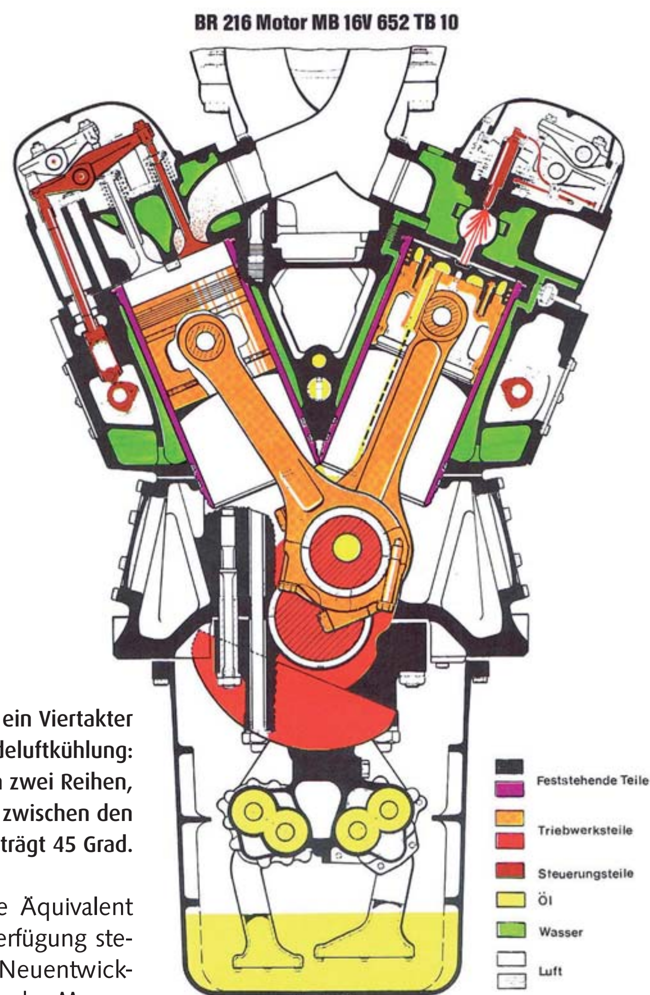


Ein Miteinander von Alt und Neu im Oktober 1967: Die im selben Jahr ausgelieferte Bielefelder V160 123 ist mit Vorkriegs-Eilzugwagen am Block 33F bei Eisbergen in der Nähe von Porta Westfalica auf der Weserbahn von Bünde nach Hildesheim (KBS 372) unterwegs.



FOTO (3): HEIDRICH

Im Juli 1967: Die gerade drei Monate alte V 160 146 wird demnächst ihren Silberling-Wendezug aus den Hallen des Hamburger Hbf schieben.



Ein Schnitt durch den MB 839, ein Viertakter mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung: Die 16 Zylinder befinden sich in zwei Reihen, die ein V bilden. Der Winkel zwischen den Zylinderreihen beträgt 45 Grad.

besaßen einen enormen Hubraum. Beim EMD-567B hat ein Zylinder einen Hubraum von rund zehn Litern. Die 16-zylindrige Variante (eingebaut in F3 und F7), die bei 800 Umdrehungen pro Minute 1600 PS leistete, wog 14,6 Tonnen. Motoren dieser Art kamen für die V 160 kaum in Frage.

Um die Motorleistung zu steigern, mussten die Ingenieure versuchen, die Menge an nutzbarem Kraftstoff pro Zeiteinheit zu erhöhen. Ein möglicher Weg, wenn die schiere Vergrößerung des Motors ausscheidet, besteht darin, die Umdrehungszahl zu erhöhen. Diese Richtung schlugen die deutschen Motorenhersteller wie Maybach, Mercedes-Benz und MAN ein. Sie entwickelten schnell laufende Dieselmotoren.

Um mehr Motorleistung zu erzielen, genügt es jedoch nicht, lediglich mehr Kraftstoff pro Zeiteinheit einzuspritzen. Es muss gleichzeitig das erforderliche Äquivalent an Luft im Brennraum zur Verfügung stehen. Daher erhielten fast alle Neuentwicklungen von Maybach, MAN oder Mercedes-Benz einen Abgasturbolader, der für mehr Verbrennungsluft im Zylinder sorgt.

Der letzte bedeutende Entwicklungsschritt zum 2000-PS-Motor galt erneut der Erhöhung der Verbrennungsluftmenge im Zylinder: Die vom Turbolader verdichtete Luft erwärmt sich stark und der Druck steigt. Durch das Abkühlen der Ladeluft kann dasselbe Volumen eine größere Luftmasse enthalten, so dass proportional mehr Kraftstoff eingespritzt werden kann. Für die Wärmeabfuhr ist der Ladeluftkühler verantwortlich, der erstmals beim Motor der V 160 und auch bei allen späteren Dieselmotoren genutzt wurde, die in den Reihen 215, 217 und 218 zum Einsatz kommen sollten. Hohe Drehzahl, Turboaufladung und Ladeluftkühlung sind allerdings nur Teilaspekte der Dieselmotorentwick-



FOTO: BELLINGRODT/SLG. VGBAHN

V 160 078 erreicht im Winter 1968 mit ihrem Eilzug den Abzweigbahnhof im saarländischen Türkismühle. Hier besteht noch ein regulärer Anschluss nach Hermeskeil.

lung. Eine verbesserte Einspritztechnik sowie ausgefeilte Motorelektronik tragen ebenso zur Leistungssteigerung bei.

Endlich stand eine einmotorige Konstruktion bereit. Dass es am Ende bei der V 160 nur zu einer Serie von 224 Loks reich-

Hochgezüchtete Motoren im harten Bahnalltag

te, lag erneut am technischen Fortschritt: Während die Serienproduktion noch lief, deuteten sich schon leistungsfähigere Motoren an, die zudem mit zwölf anstelle von 16 Zylindern auskamen und in Zukunft vielleicht auch in der Lage sein würden, eine elektrische Zugheizung mit zu versorgen.

Am Ende waren die V 160 „zu schwach auf der Brust" und nicht schnell genug. Im Güterverkehr wurden sie häufig in Doppeltraktion eingesetzt, wobei sich rächte, dass aus Kostengründen nicht alle Loks ab Werk doppeltraktionsfähig waren. Die fehlende hydrodynamische Bremse sowie die nicht vorhandene Bremsstellung R (Rapid) bescherte den Loks eine Höchstgeschwindigkeit von nur 120 km/h. Man begnügte sich bei der V 160 mit einer zweiten Bremsstellung (P_2) der P-Bremse. Dafür reichte ein preiswerterer, zweistufiger Druckübersetzer in Verbindung mit einem Achslagerbremsdruckregler. Für die R-Bremse wäre ein dreistufiger Druckübersetzer erforderlich. Da die DB mit den V 160 anfangs vor allem die Dampflokbaureihen 03, 23 und 38 im Personen- sowie die 50 im Güterzugdienst ablösen wollte, hielt man 120 km/h für ausreichend.

Dennoch bewährten sich die V 160 vier Jahrzehnte im Betriebsdienst. Nachdem der dampfbeheizte Wagenpark sich ab den späten 1970er-Jahren stetig lichtete, wurden die 216 zuletzt meist nur noch im Güterzugdienst eingesetzt. 2004 schieden die letzten Exemplare bei der DB AG aus. Lediglich bei Privatbahnen sind noch einige Loks im Einsatz. □ *Stefan Alkofer*



Die Regensburger 216 115 müht sich im März 1973 in Neuenmarkt vor einem Kesselwagenzug ab. Dabei gewährt sie einen Blick auf ihr Dach.

Die wichtigsten Dieselmotoren der DB-Streckenloks:

	Einsatz ab	Baureihen	Drehzahl [Umin-1]	Zylinder	Hubraum [l]	Leistung [PS/kW]	Gewicht [kg]	Leistungsgewicht [PS/kg]	Hubraumleistung [PS/l]
Maybach MD 650 (ab 1969: MTU 12 V 538 TA 10)	1951	BR 211, 220, 280	1500	12	64,5	1140/838	5000	0,23	17,7
Mercedes-Benz-Motor MB 820 Bb (ab 1969: MTU 12 V 493 TZ 10)	1951	BR 211, 220, 280	1500	12	59,2	1045/769	3600	0,29	17,7
Maybach GTO 6	1955	BR 260/261	1400	12	48,24	665/489	3250	0,15	10,1
Maybach GTO 6A (mit Aufladung)	1955	BR 260/261	1400	12	48,24	696/512	3700	0,14	10,6
Mercedes-Benz-Motor MB 835 Ab (ab 1969: MTU 12 V 652 TA 10 bzw. TZ 10)	1962	BR 212, 213, 221, 290	1500	12	78,25	1350/993	5600	0,24	17,3
Mercedes-Benz MB 839 Bb (ab 1969: MTU MB 16 V 652 TB 10)	**1960**	**BR 215, 216, 217, 232 (V 320)**	**1500**	**16**	**104,3**	**1900/1395**	**8200**	**0,23**	**18,2**
MaK 8 M 282 AKB	1965	BR 291	927	8	100,8	1100/810	8990	0,12	8
MTU MA 12 V 956 TB 10	1968	BR 210, 215, 218	1500	12	114,7	2500/1840	9920	0,25	21,8
MTU MA 12 V 956 TB 11	1973	BR 218 (später auch 215/225)	1500	12	114,7	2800/2060	10010	0,28	24,4
16 PA 4V 200 (Pielstick)	1975	BR 218	1500	16	105,6	2800/2060	10100	0,28	26,5
MTU 4000 R40/R41	1998/99	BR 218	1800	16	64,96	2800/2060	6160	0,45	43,1

Vor 20 Jahren zogen die letzten russischen Soldaten aus Deutschland ab

„Heimat, empfange deine Söhne“





Die Auflösung der Westgruppe der russischen Streitkräfte (WGT) war mit der in Friedenszeiten größten Truppenverlegung aller Zeiten verbunden. Ein großer Teil verließ Deutschland über die Schienenwege in Richtung Osten.

Hillersleben, 6. April 1994: Unter Anteilnahme der Bevölkerung und mit eigens organisierter Dampfbespannung verabschieden sich die russischen Soldaten aus der Magdeburger Börde.



FOTOS (2): ROBIN GARN

Robin Garn ließ 1991 und 1994 einige Militärzüge mit Dampf bespannen, so am 19. Oktober 1991 den D 1195 in Magdeburg.

Bremszettel für Zug 1195 am 20.10.19 91
ab Bahnhof Magdeburg Hbf Mbr: 74
Zugstärke: 175 m/ 28 Achsen

	Masse	Bremsmasse
Wagenzug:	379 t	294 t
Triebfahrzeug:	t	t
Gesamt:	t	t

Vorhandene Bremshundertstel: Wagenzug 77 /Zug
Fehlende Bremshundertstel:
Anzahl der Fahrzeuge mit eingeschalteten Bremsen im Wagenzug:

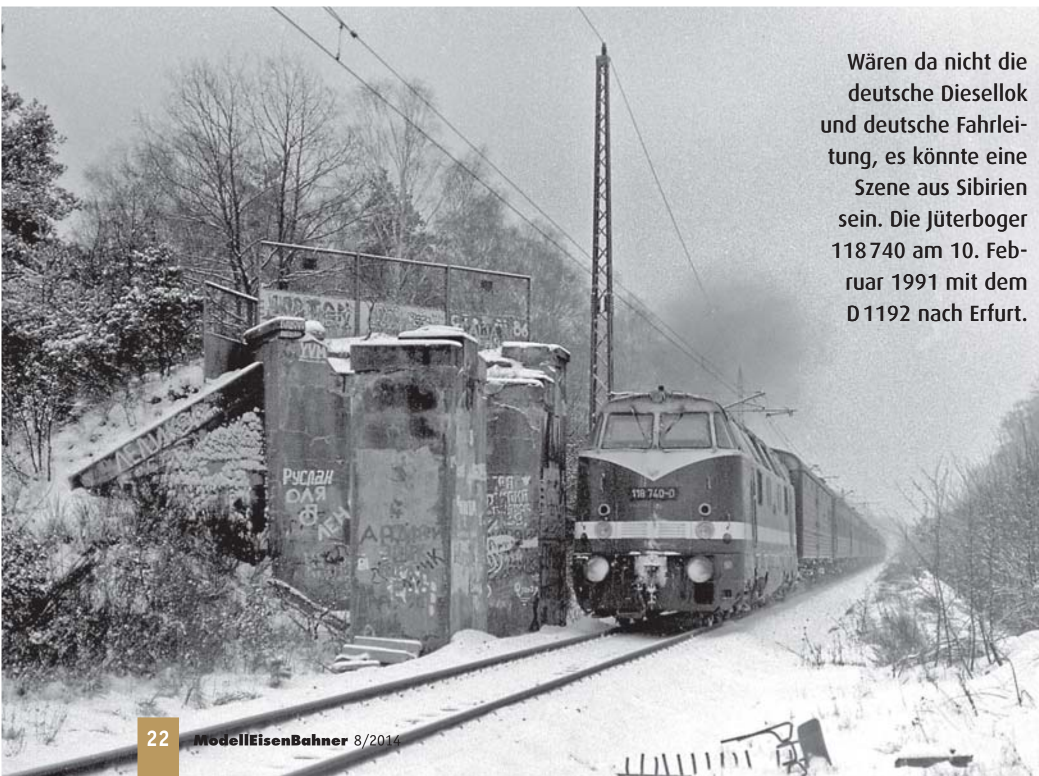
	G	P	R	Mg
mehrlösig				
einlösig				
Bauart Matrossow		7		

Bremsstellung des Wagenzugs: P
Anzahl der Wagen mit Scheibenbremsen Ⓓ:
mit Kompositionsbremssohlen Ⓚ: 2
Wegen fehlender Bremshundertstel Höchstgeschwindigkeit herabsetzen
von bis auf km/h
von bis auf km/h
Im Zug sind 7 x LÜ
Reisezugwagen mit zentraler Energieversorgung ☐[1]
Wagen mit gefährlichen Gütern ☐[1]
Zugführer im Gepäckwagen am Zugschluß ☐[1]
2010 7 01195
(Zf/Zfp)
[1] Zutreffendes ankreuzen
Best.-Nr. 408073 Drucksachenverlag der DR Bremszettel
VarioForm GmbH Bad L'wda 10750

Der Bremszettel vom 20. Oktober 1991 verweist auf sieben Wagen mit Matrossow-Bremse und Lademaßüberschreitung (LÜ).

Die Beziehungen zwischen der Bevölkerung der DDR und den mehr als 300000 Sowjetsoldaten im Land waren nicht immer einfach. Man erahnte die Zustände in den Kasernen, wusste von der harten Ausbildung der einfachen Soldaten, hatte von drakonischen Strafen bei kleinsten Vergehen gehört und kannte die Willkür und das oftmals rücksichtslose Auftreten der „Freunde", wie sie ironisch genannt wurden. „Zu Kindern sind sie aber immer nett", war oft zu hören. Ich selbst erinnere mich an die Soldaten, die uns Kindern vor der oft mit dem Fahrrad besuchten Panzerkaserne in Lutherstadt Wittenberg nicht enden wollende und mit dem Schulrussisch doch nur in Bruchstücken verständliche Geschichten aus der fernen Heimat erzählten, uns Knöpfe schenkten oder mich ohne Vorwarnung sogar einmal auf dem Panzer mit in die Kaserne nahmen, zu meinem großen Erstaunen ohne die nun ernsthaft befürchteten schlimmen Konsequenzen beim Verlassen derselben.

Nachdem der Zwei-plus-Vier-Vertrag 1990 nicht nur den Weg für die Deutsche Einheit geebnet, sondern auch den sowjetischen Truppenabzug bis Ende 1994 festgelegt hatte, ließ die DDR-Bevölkerung die einstigen Besatzer wohl aus einem viel bedeutenderen Grund überwiegend ohne Hass friedlich ziehen: Die Sowjetunion hatte sich dem Demokratisierungs- und Wiedervereinigungsprozess in Deutschland nicht entgegengestellt, obwohl die WGT in Alarmbereitschaft versetzt worden war und das Oberkommando in Wünsdorf das politische Geschehen eher mit Skepsis denn mit Freude beobachtete. Das Vertrauen der Bevölkerung in Michail „Gorbi" Gorbatschow, in den Reihen der Armee durchaus als Verräter betitelt, war während der friedlichen Proteste im Herbst 1989 größer als in die eigene Staatsmacht gewesen. Zwar gab es später gelegentlich Proteste gegen die nach 1990 weiterlaufenden Militärübungen mit vereinzelten Konfrontationen an Kasernentoren, auch wurden Soldaten und ihre Familien vereinzelt auf der Straße beschimpft, doch lernten Deutsche und Sowjets nun auch, sich gegenseitig zu schätzen; sie hatten begriffen, dass sie die verbleibende Zeit gut miteinander auskommen und sich ohne Groll verabschieden konnten.



Wären da nicht die deutsche Diesellok und deutsche Fahrleitung, es könnte eine Szene aus Sibirien sein. Die Jüterboger 118 740 am 10. Februar 1991 mit dem D 1192 nach Erfurt.

FOTO: HANS-JOACHIM LANGE



Altengrabow war einer von fast 800 russischen Stützpunkten in der DDR. Dort waren bis zuletzt auch Atomwaffen stationiert. Am 29. Juni 1992 werden Lkw zum Abtransport Richtung Osten verladen.

Der Rest war Logistik: 337800 Soldaten, 208400 Zivilisten, 12064 Panzer, 3578 Artilleriesysteme, 94129 weitere Kraftfahrzeuge, 677000 Tonnen Munition und rund zwei Millionen Tonnen weiteres Material wollten allein aus Deutschland schnell und sicher zurück in die Sowjetunion respektive deren Nachfolgestaaten

Die größte Verlegung zu Friedenszeiten

transportiert werden. Der Eisenbahn war anfangs ein Anteil von rund drei Vierteln der Transportleistungen zugedacht, doch erzwang eine enorme Erhöhung der Transitgebühren in Polen eine Änderung dieses Vorhabens, so dass schließlich auch auf den Seeweg ausgewichen wurde. Per Schiff sollte eigentlich nicht mehr als ein Zehntel transportiert werden. Ungeachtet dessen war die Deutsche Reichsbahn mit den zusätzlichen Güterzügen stark belastet. Am Ende sollen es etwa 43 Prozent der insgesamt fast drei Millionen abtransportierten Tonnen gewesen sein, die Deutschland per Bahn verließen. 150000 Güterwagen waren dafür notwendig.



Im Wünsdorfer Militärbahnhof warten am 15. Juli 1992 russische Offiziere und ihre Familien auf die Abfahrt ihres Zuges in Richtung Heimat.

Die einfachen Soldaten mussten ebenfalls mit den Frachtzügen vorliebnehmen und die lange Fahrt in gedeckten Güterwagen zurücklegen. Für die Fahrten der Offiziere und ihrer Familien sowie der Zivilangestellten verkehrten planmäßig ohnehin spezielle Militärzüge: die Zugpaare D 1190/1191 zwischen Wünsdorf und Moskau, D 1192/1193 zwischen Erfurt und Brest, D 1194/1195 zwischen Magdeburg und Brest sowie D 1196/1197 zwischen Schwerin und Brest. Die Züge wurden zum Teil bewusst über weniger frequentierte Strecken geleitet. Der Zug nach Erfurt fuhr beispielsweise häufig über Jüterbog – Beyern – Holzdorf – Lu. Wittenberg – Dessau – Wolfen – Halle (Saale) – Sangerhausen.

Thomas Zimmermann war damals Zugführer in Wittenberg und hatte etwa fünfzigmal auf dem D1192/1193 zwischen Jüterbog und Halle (Saale) Dienst. Er erinnert sich nicht nur an diese abenteuerlichen Laufwege, sondern auch an manch andere Begebenheit: „Bis Jüterbog kam der Zug mit E-Lok, manchmal sogar mit ei-



FOTOS (3): BODO SCHULZ

Der „Holzroller" wirkt vor den überbreiten Wagen des D 1191 ein wenig verloren. Er wird den Zug am 15. Juli 1992 von Wünsdorf bis nach Frankfurt/Oder bringen.


FOTO: BUNDESREGIERUNG/BERND KÜHLER

„Proschtschai, Germania – Lebewohl, Deutschland." So stand es auf den Güterwagen in Hillersleben. Soldaten und Bevölkerung zelebrierten den Abschied gemeinsam.


FOTO: KARLHEINZ SIEBKE

Die Oebisfelder 50 3606 zog den letzten Zug aus der Kaserne in Hillersleben. Für die Rauchkammer hatte man eigens ein Emblem „Deutsch-Sowjetische Freundschaft" nachgefertigt.

ner 243. Dort wurde dann auf 118 umgespannt, die den Zug bis Erfurt brachte." Bis zur Elektrifizierung des Abschnitts Frankfurt/Oder – Berlin Köpenick im Jahr 1990 war auch dort meist mit 118 gefahren worden. Nicht nur Thomas Zimmermann dürfte das unübliche Zugschlusssignal der russischen Weitstreckenwagen, bestehend aus drei schlecht erkennbaren, kleinen roten Lampen, in Erinnerung geblieben sein. Wie der Zugführer erzählt, wurde der Zug manchmal von Blockstellen gemeldet, die keinen Zugschluss erkannt haben wollten. „Da hat der Fahrdienstleiter, der den Zug zur Überprüfung des Zugschlusses auf irgendein Gütergleis stellen musste, immer getobt." Das führte oft zu Diskussionen und Ermahnungen. Davon abgesehen war es sicher keine Freude, am ganzen Zug entlang durch den Schotter zu stapfen, nur um dann am Ende feststellen zu können, was ohnehin ziemlich klar war: Zugschluss in Ordnung. Zimmermann behalf sich mit einer eigenen, zuverlässigen Methode: „Mir ist sowas zum Glück nicht passiert. Ich hatte mir vor der Schicht immer eine alte Zugschlussscheibe besorgt und schon bei der Übernahme des Zuges in Jüterbog irgendwo hintendran gebammelt. Man lernt ja auch aus den Fehlern der anderen."

Die Zugführer sind damals meistens auf der Lok mitgefahren, da es im Wagenzug kein Zugführerabteil gab. Zudem wollte man den Wahrheitsgehalt der Gerüchte, die Fahrgäste würden das Zusteigen des Zugführers zwar begrüßen, diesen dann aber allzu gern mit Alkohol abfüllen, nicht persönlich überprüfen.

Einige Feierlichkeiten während des Abzugs der russischen Truppen waren 1994 in vielen Medien präsent und blieben so bis heute in guter Erinnerung. Am 10. März hatte der letzte Militärzug Thüringen verlassen und am 6. April desselben Jahres ging ein kleines Dorf in der Magdeburger Börde durch die Presse. In Hillersleben



FOTO: BODO SCHULZ

Abschiedsparade in Wünsdorf am 11. Juni 1994. Im schwarzen Anzug: Ministerpräsident Manfred Stolpe.


FOTO: BUNDESREGIERUNG/ARNE SCHAMBECK

Gendarmenmarkt in Berlin am 31. August 1994: Boris Jelzin und Helmut Kohl verabschieden die WGT offiziell aus Deutschland.



FOTO: KARLHEINZ BRUST

Medienvertreter und Bürger waren gekommen, um auf dem Bahnsteig den letzten Militärzug gen Russland zu verabschieden.



FOTO: BUNDESREGIERUNG/JULIA FASSBENDER

Trotz der Gedanken um eine ungewisse Zukunft im eigenen Land blicken die Soldaten freundlich in die Kamera der Fotografin. Berlin-Lichtenberg, 1. September 1994.

wurden unter großer und herzlicher Anteilnahme der Bevölkerung gleichzeitig die Truppen der 47. Panzerdivision sowie die

1. September 1994: Ende einer Ära

WGT aus Sachsen-Anhalt verabschiedet. Aus diesem Anlass bespannte die 50 3606 der Altmärkischen Eisenbahnfreunde den russischen Militärzug auf seinem ersten Abschnitt von Hillersleben bis nach Haldensleben.

Im Sommer folgten die offiziellen Festakte. Noch einmal demonstrierte die Westgruppe, die sich selbst als Elite der russischen Streitkräfte betrachtet hatte und angesichts ihrer Auflösung nun als geschlagener Sieger fühlte, ihre Macht und paradierte am 11. Juni 1994 durch Wünsdorf. Eine weitere und sodann abschließende Zeremonie fand am 31. August 1994 in Anwesenheit des russischen Präsidenten Boris Jelzin und Bundeskanzler Helmut Kohl in Berlin statt. Generaloberst Matwej Burlakow, der den Abzug geleitet hatte, verließ Berlin am 1. September 1994.

Jener Tag markierte auch für die Eisenbahn, inzwischen Deutsche Bahn AG, das Ende der Truppentransporte. Ein letzter Sonderzug, festlich geschmückt, verließ mittags im Regen den Bahnhof Berlin-Lichtenberg. Die gewaltige Aktion, welche die Bundesrepublik mit 15 Milliarden DM unterstützte, war vier Monate vor dem ursprünglich vorgesehenen Termin abgeschlossen worden. □ *Olaf Haensch*



FOTO: RUDOLF SCHULZ/ARCHIV BODO SCHULZ

„Heimat! Empfange deine Söhne." Mit diesem Spruch war 234 523 versehen, die der 234 247 am 1. September 1994 Vorspann leistete. Der Sonderzug Dm 93 294 von Wünsdorf via Berlin-Lichtenberg (Foto) nach Moskau manifestierte das Ende der Roten Armee auf deutschem Boden.

Zu einer Fotoveranstaltung hatte das DGEG-Eisenbahnmuseum in Neustadt eingeladen. Vor dem Lokschuppen präsentieren sich 01 118, 01 150 und die Schweizer 01 202.

FOTO: PROF. WOLFGANG FRITZ

Pfalz unter Volldampf

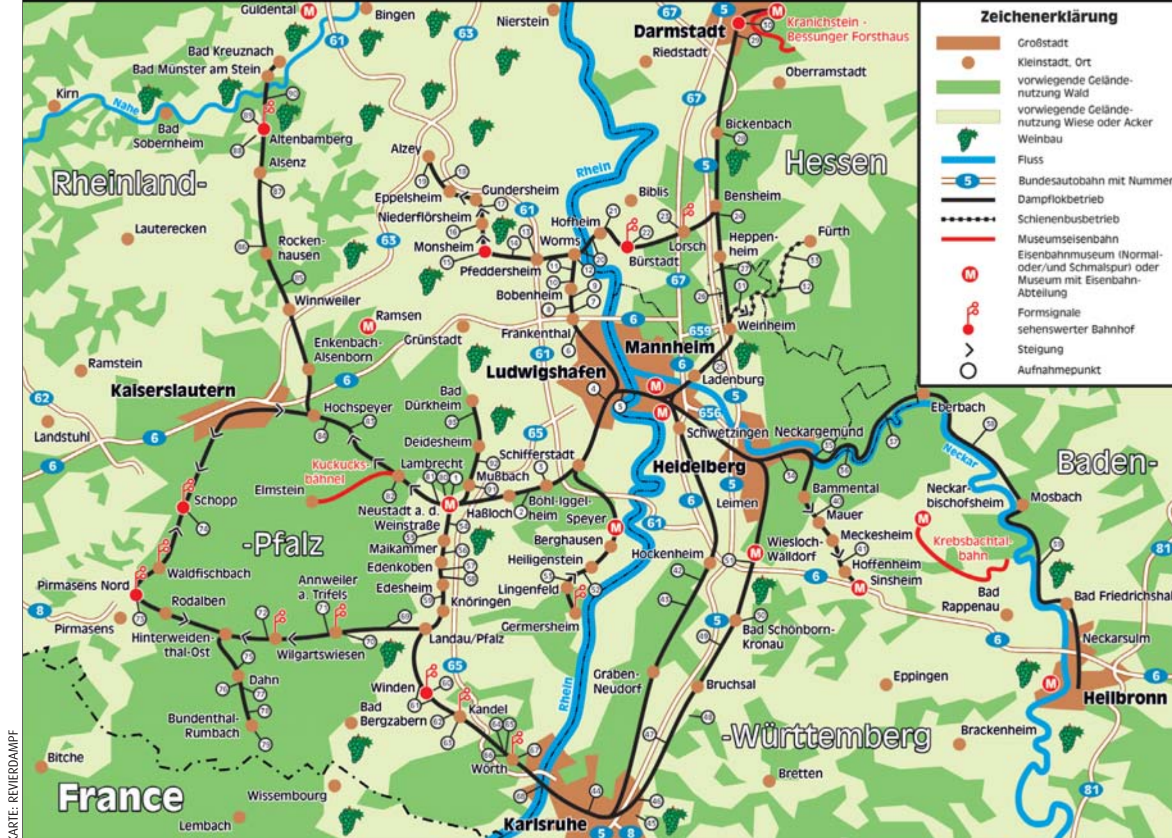


FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Auch für Fotografen und Filmer war das Ereignis einer der Höhepunkte des Jahres. Gerade verlässt 52 8134 Neustadt (Weinstraße) in Richtung Landau.

Anlässlich des Jubiläums „25 Jahre Verkehrsverbund Rhein-Neckar" waren vom 28. Mai bis zum 1. Juni zahlreiche Züge in der Pfalz mit Dampfloks bespannt. In diesen fünf Tagen kehrte das Flair des alltäglichen Dampfbetriebs in die Region zurück.





KARTE: REVIERDAMPF

Dampfloks haben eine ähnliche Funktion wie Magnete. Wo es dampft, ziehen sie massenhaft Menschen an, so auch Ende Mai, als die Pfalz unter Volldampf stand.

Ermöglicht wurde der Einsatz zahlreicher historischer Fahrzeuge durch das Land Rheinland-Pfalz, den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und den Verkehrsverbund Rhein-Neckar. Wie schon bei den Veranstaltungen 2005 und 2009 konnten die Züge mit den regulären Tickets des Nahverkehrs genutzt werden, die für diese Veranstaltung sogar über die Verbundgrenzen hinaus gültig waren.

Organisiert wurde das Dampfspektakel vom erfahrenen Revierdampf-Team, das sein Können mit diesem Event wieder einmal unter Beweis stellen konnte. Die aufwendige Organisation und die Logistik bedurften monatelanger Vorbereitung duch die Betriebsplaner. Im Gegensatz zu vielen kleineren Veranstaltungen war das Dampfspektakel jedoch kein Plandampf in der klassischen Form. Die Fahrpläne der spurtstarken Dieseltriebwagen, die normalerweise auf den Strecken im Einsatz stehen, können mit historischen Garnituren nicht mehr eingehalten werden, zumal mit erhöhtem Reiseaufkommen und dementsprechend längeren Zeiten beim Ein- und Ausstieg zu rechnen ist. Daher wurden für die Dampfzüge so genannte Plantrassen des Zusatzverkehrs für den Schienenpersonennahverkehr genutzt. Diese Fahrplanlagen sind für Lokpersonal und Maschinen ebenso anspruchsvoll wie die regulären Vorgaben, sehen aber geringfügig verlängerte Aufenthalte an den Bahnhöfen und Haltepunkten für den Fahrgastwechsel und die Abfertigung ohne automatisch



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Der Blick vom bekannten Stellwerk in Neustadt auf die Parallelausfahrt von 52 8134 und 41 018 war leider nur Insidern vorbehalten.





FOTOS: JOACHIM SCHMIDT

Lokführer Matthias Kopitzki (im Bild) und Heizer Niclas Eydt standen auf der 01 118 des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. im Dienst.

Wolfgang Eilers grüßt das Lokpersonal von 01 118 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Neustadt (Weinstraße), dem Betriebsmittelpunkt der Veranstaltung.

schließende Türen vor. Natürlich wird auch an den Endpunkten zum Umsetzen und Behandeln der Lokomotiven wesentlich mehr Zeit benötigt.

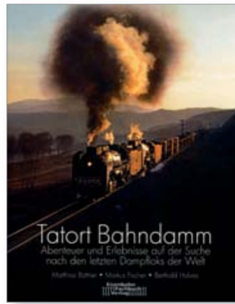
Den Fahrgästen, die zu Tausenden zu diesem Anlass in der Pfalz unterwegs waren, sind diese Hintergründe unbekannt. Für sie spielt es auch keine Rolle, ob reguläre Nahverkehrszüge mit Dampfloks bespannt werden oder ob zusätzliche Züge zum Einsatz gelangen. Insgesamt waren neun Dampflokomotiven (01 150, 01 202, 01 118, 41 018, 41 360, 52 4867, 52 7596, 52 8134, 58 311) und fast 30 historische Reisezugwagen rund um den Betriebsmittelpunkt Neustadt im Einsatz. Kurzfristige Änderungen bei den Maschinen gehören bei Großveranstaltungen zum Tagesgeschäft, so dass dies ebenfalls reibungslos klappte. Für einen Großteil der Fahrgäste sind solche betrieblichen Dinge nicht von Bedeutung. Viel wichtiger ist es, dass die Züge mit günstigen Fahrscheinen genutzt werden können und die Fahrpläne so gestaltet sind, dass man mehrere Züge hintereinander nutzen kann. Die Veranstaltung zog auch von weit her Touristen an. Zahlreiche Engländer, Japaner und einige Hundert Franzosen, Schweizer, Holländer und Amerikaner genossen die Vielzahl der eingesetzten Dampfzüge. Für die Bahn als Verkehrsmittel war das verlängerte Wochenende eine ganz besondere Werbeveranstaltung. „Wir haben drei Jahre am Zustandekommen dieses Dampfspektakels gearbeitet – es hat sich voll und ganz gelohnt“, freut sich auch der ehemalige VRN-Geschäftsführer und Bahnlobbyist Werner Schreiner. □ *Korbinian Fleischer*

01 202 mit DPE 81097 von Neustadt über Landau, Pirmasens und Kaiserslautern zurück nach Neustadt. Kurz nach dem Bahnhof Wilgartswiesen passiert der Zug die protestantische Kirche mit dem Friedhof im Vordergrund.

FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Weltreise mit Rauchzeichen

M. Büttner, M. Fischer, B. Halves: Tatort Bahndamm. Eisenbahn Fachbuch Verlag, Neustadt 2014. ISBN 978-3-944237-09-1, 248 Seiten, zahlreiche Abb.; Preis: 59,90 Euro.



◗ Ein Buch für Freunde des dampfgetriebenen Schienenverkehrs. Man muss heutzutage weit reisen, um noch in den Genuss von Rauch und Ruß zu kommen. Die virtuelle Reise in diesem Buch führt von Polen über Rumänien, die Türkei, Indien und Pakistan bis China. „Tatort Bahndamm" reiht sich nicht lediglich ein in die bereits zahlreich, erhältlichen Bildbände zu diesem Thema, denn die Autoren haben sich nicht darauf beschränkt, aus ihrem üppigen Fundus sehenswerter Fotografien die besten auszuwählen: Sie haben dankenswerterweise ihre persönlichen Erlebnisse auf den jeweiligen Touren zu Papier gebracht und können von einigen Abenteuern berichten. Herausgekommen ist ein sehenswerter Bildband, der zudem kurzweiliges Lesevergnügen bereitet. *al*

Fazit: ***Unkonventioneller Reisebericht mit Top-Fotos***

Wechselhafte Kleinbahnhistorie

Manuel Dotzauer: Kleinbahndampf in Bruchhausen-Vilsen. Kellner-Verlag, Bremen/Boston 2014. ISBN 978-3-95651-020-5, 120 Seiten, 46 Schwarzweiß-, 165 Farbabbildungen: Preis: 14,90 Euro.



◗ Die Verkehrsgeschichte der Eisenbahnen in der Grafschaft Hoya und die 50-jährige Geschichte des Deutschen Eisenbahn-Vereins (DEV) würdigt der Autor in zwei gleichgewichtigen Schwerpunktbeiträgen. Tatsächlich ist von der Kleinbahnherrlichkeit schon nach Umspurung der Meterspurstrecke Anfang der 60er-Jahre nur der einstige Abzweig von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf übriggeblieben. Die knapp acht Kilometer auf schmaler Spur gehören zu den letzten ihrer Art in Norddeutschland. *hc*

Fazit: ***Beinahe vergessene Welt in Erinnerung gebracht***

Hommage an Kultmarke

Ulrich Biene: Meine Wiking-Autos. Delius-Klasing-Verlag, Bielefeld 2014. ISBN 978-3-7688-3719-4, 168 S., 92 Schwarzweiß-, 453 Farbabbildungen; Preis: 29,90 Euro.



◗ Die Faszination der Wiking-Miniaturen ist bei denen, die in den 50er-, 60er- und auch noch 70er-Jahren mit ihnen aufwuchsen, ungebrochen. Autor Ulrich Biene versteht es wie kaum ein zweiter, die Ausstrahlung dieser Kultmarke auch für Nichtbetroffene nachvollziehbar zu machen und in Wort und Bild die wunderbare Welt der Berliner Kunststoff-Kreationen lebendig werden zu lassen. Ohne Wiking wäre die Modellbahn um vieles ärmer gewesen. Doch konnten Peltzers Verkehrsmodelle stets auch unabhängig von der Schiene auf eigenen Rädern stehen. Erinnerungen von Zeitzeugen runden das schöne Buch ab. *hc*

Fazit: ***Liebevolle Annäherung an ein Faszinosum***

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Letztes Feldbahn-Refugium

Andreas Christopher, Helge Deutgen: Torfbahnen in Deutschland. ArGe Drehscheibe e.V., Eningen 2014. ISBN 978-3-929082-32-6, 160 Seiten, 13 Schwarzweiß-, 266 Farbabbildungen; Preis: Euro 29,50.

◗ Folgt auf die 2009 erschienene, vergriffene Erstauflage als vollständig überarbeitete und erweiterte Neuauflage.

Fazit: ***Das Standardwerk über Torfbahnen***

Regelspur-Momentaufnahmen

Thomas Böttger: Sächsischer Eisenbahnkalender 2015. Bildverlag Böttger GbR, Witzschdorf 2014. ISBN 978-3-937496-61-0, 14 Bl., 1 Sw-, 13 Farbabb.; Preis: Euro 7,00.

◗ Erläuternde Texte auf der Rückseite der Ansichtskarten informieren über Aufnahmeort, -zeit und Motiv.

Fazit: ***Preiswerter Postkartenkalender***

Retter in der Not

Axel Polnik: Die Feuerwehr auf der Schiene, 2 Bände. Verlag Podszun-Motorbücher, Brilon 2014. ISBN 978-3-86133-688-4/-713-3, zusammen 363 S., 554 Farb- und 208 Schwarzweiß-Abb., Preis: Je 29,90 Euro.



◗ Band 1 behandelt schienengebundene Löschfahrzeuge und die Rettungszüge der Bahn, im zweiten Band geht es um Hilfszüge, Rüstwagen und die Bahnfeuerwehren im deutschsprachigen Raum. Ausführlich bebildert und gut verständlich beschrieben werden unzählige Fahrzeuge auf Schiene und Straße vorgestellt. Für Modellbahner sind vor allem die Zugbildungen interessant. Der Veröffentlichung gingen lange Recherchen voraus. Der Autor widmete auch der Geschichte dieser Fahrzeuge eigene Kapitel. *oh*

Fazit: ***Standardwerk in zwei Bänden***



Endpunkt der Museumsbahn ist heute der Bahnhof Oppingen.



Bis 1985 gab es auf der Schmalspurbahn Rollbockverkehr. Wir schauen uns diesen in Amstetten an.

FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Für unsere jungen Leser organisieren wir einen Blick hinter die Kulissen der Museumsbahn Amstetten – Oppingen der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., die liebevoll Alb-Bähnle genannt wird.

Volldampf voraus!

Hämmern, nageln, streichen und viele andere Tätigkeiten gehören zu den alltäglichen Arbeiten der aktiven Museumsbahner der Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. auf der Schwäbischen Alb. Dort am Scheitelpunkt der Geislinger Steige treffen sich die Eisenbahner jeden Samstag, um die kleine Schmalspurbahn nach Oppingen am Leben zu halten. „Anders als beim Auto reicht es nicht, einfach vor einem Betriebstag in den Lokschuppen zu gehen und wenig später loszufahren“, erklärt Heinrich Mergel, der seit über 30 Jahren in seiner Freizeit mit Leib und Seele Museumsbahner ist. Damit die beliebten Züge nach Oppingen auch weiterhin mit Volldampf unterwegs sein können, ist fachkundiges Personal erforderlich. Neben der Dampflok müssen die Gleise in regelmäßigen Abständen erneuert werden und natürlich bedürfen auch die Waggons großer Aufmerksamkeit. Anfang August haben wir exklusiv die Möglichkeit, einmal bei der Vorbereitung eines Einsatztages live dabei zu sein. Was muss getan werden, bis 99 7203 betriebsbereit ist? Gibt es an der Strecke etwas zu tun? Sind die Waggons in der richtigen Reihenfolge?

Oder habt Ihr Fragen? Jetzt gibt es die Gelegenheit, einmal mit einem richtigen Dampflokführer zu reden oder einmal auf dem Führerstand mitzufahren. Die fachkundigen Hobby-Kollegen warten auf uns ... □



Was für Arbeiten werden im Verborgenen an den historischen Fahrzeugen durchgeführt? Wer kann sagen, was dieser Eisenbahner gerade macht?

FOTO: OLAF SUTHE

Datum:	**Samstag, 02. August 2014**
Kosten:	Kinder und Schüler bis 26 Jahre: 5,00 Euro. Begleitpersonen: 19,50 Euro.
Leistungen:	Bahnfahrt ab Stuttgart Hbf und allen Bahnhöfen zwischen Stuttgart und Amstetten, kleine Überraschung und Verpflegung sowie der Blick hinter die Kulissen der Museumsbahn.
Treffpunkt:	09.00 Uhr an der DB-Information der Bahnhofshalle von Stuttgart Hbf bzw. am ersten Waggon im Zug (RB 19313), 1. Türe.
Rückkehr:	19.30 Uhr an der DB-Information im Stuttgarter Hbf.
Sonstiges:	Eine individuelle Anreise ist natürlich auch möglich.
Kontakt:	Anmeldungen und weitere Informationen gibt es bei Korbinian Fleischer in der MEB-Redaktion unter Tel. (08141) 53481-245 oder E-Mail fleischer@modelleisenbahner.de.

Ein Urgestein des MODELLEISENBAHNER, Dr. Karlheinz Haucke, geht in den wohlverdienten Ruhestand. Es gibt viele, die ihm gute Wünsche senden wollen.

Auf Wiedersehen, Dr. Haucke!





Die letzte Ausgabe unter seiner Ägide. In den vergangenen Jahren hat Karlheinz Haucke dem MEB seinen Stempel aufgedrückt.



Die beiden Doktores, René Wilfer und Karlheinz Haucke, trafen sich stets in Nürnberg.

Lieber Dr. Haucke,
wir möchten uns für die jahrelange angenehme und konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Für den nun vor Ihnen liegenden (Un-)Ruhestand wünschen wir Ihnen alles Gute, Gesundheit und nie Langeweile.
Mit freundlichen Grüßen
Michael Hofmann,
Geschäftsführer Auhagen GmbH

Sehr geehrter
Herr Dr. Haucke,
Sie waren in fast 20 Jahren ein treuer Wegbegleiter der Firma Märklin, und wir haben Sie in dieser Zeit als kompetenten Journalisten und Modelleisenbahnkenner schätzen gelernt. Schade, dass ich persönlich nur für kurze Zeit die Chance hatte, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Für Ihren nächsten Lebensabschnitt wünschen wir Ihnen alles Gute, aber vor allem Gesundheit.
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Florian Sieber



Drei Modellbahn-Dinos im angeregten Gespräch: Miba-Chefredakteur Martin Knaden, Bernd Lenz und Dr. Haucke (v. l.).

Sehr geehrter Herr Dr. Haucke,
als verantwortlicher Chefredakteur des MODELLEISENBAHNER haben Sie die Zusammenarbeit zwischen Piko und Ihrer Verlagsgruppe über lange Jahre begleitet. Diese Zusammenarbeit war angenehm, manchmal auch streitbar, aber immer zielführend und schlussendlich erfolgreich. Für Ihren weiteren Lebensweg möchten wir Ihnen alles Gute sowie viel Gesundheit wünschen und wir würden uns freuen, wenn Sie Piko weiterhin verbunden bleiben.
Dr. René F. Wilfer — Jens Beyer
Inhaber — Vertriebsleiter Inland

Lieber Herr Dr. Haucke,
für den bevorstehenden Ruhestand wünschen wir Ihnen von Herzen alles Gute! Vielen Dank für die gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit in den letzten Jahren.
Gerda Schwab für das Bachmann-/Liliput-Team



Anlagenportraits gehörten zu seinen Steckenpferden, das Gespräch mit den Erbauern war ihm stets ein Vergnügen.



Messebesuche sind für Dr. Haucke freudvolles Pflichtprogramm, das Fachsimpeln über Modellbahnen ist die Kür.





An diese beiden Aufnahmen werden sich noch viele erinnern. Allmonatlich waren sie Teil des Editorials.



Ein Bild aus längst vergangenen Tagen, als der MODELLEISENBAHNER noch aus Stuttgart kam und Hans-Joachim Gilbert (2. v. l.) die Funktion des Chefredakteurs innehatte.



Das erste Mal im Impressum stand Dr. Haucke im Mai '97. Seit der Januarausgabe 1998 (r.) war er Chef des MEB.

Lieber Herr Dr. Haucke,
beinahe 20 Jahre haben Sie den MODELLEISENBAHNER begleitet und gestaltet. Das gesamte Team der Firma NOCH wünscht Ihnen für Ihren wohlverdienten Ruhestand alles Liebe und Gute. Bleiben Sie gesund! Wir würden uns sehr darüber freuen, wenn Sie der Branche erhalten bleiben. Sie sind uns immer ein willkommener Gast.
Das gesamte NOCH-Team mit
Dr. Rainer Noch

Auf Wiedersehen, Good Bye,
Arrivederci, Au revoir, Hasta la vista, Herr Dr. Haucke, ... viele, lange Jahre der guten und freundschaftlichen Zusammenarbeit gehen nun zu Ende. Im Namen der gesamten HORNBY HOBBIES Gruppe wünscht Ihnen die HORNBY Deutschland GmbH alles erdenklich Gute für den wohlverdienten Ruhestand. Auch als Pensionär und Privatier sind Sie uns auch weiterhin immer herzlich willkommen, ob in Nürnberg oder auf einer der Publikumsmessen.
Allerbeste Grüße aus Rödental
Knut Heilmann

Die Begriffe Modelleisenbahn und WIKING hängen unmittelbar zusammen und somit auch der MODELLEISENBAHNER und WIKING. Herr Dr. Haucke hat das Geschehen rund um WIKING über Jahre betrachtet, begleitet und auch bewertet. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, viel Gesundheit und hoffen, dass er auch im Ruhestand nicht ganz Abstand nehmen wird von den Modelleisenbahnen und den WIKING-Autos.
Viele Grüße vom gesamten Team WIKING

Zwischen 1994 und 1999 war der MODELLEISENBAHNER in der Olgastraße 86 am Rande des Stuttgarter Heusteigviertels zu Hause, nur wenige hundert Meter von der Innenstadt der Schwabenmetropole entfernt. Obwohl diese Zeit rund 15 Jahre zurückliegt, denken wir an diese manchmal sehr bewegten Tage, in der die Themen der nächsten Hefte meist während einer ausgiebigen Mittagspause entwickelt und geplant wurden, gerne zurück. Wir hatten viel zu tun, aber auch jede Menge Spaß an der erfolgreichen Arbeit. Als letztes Stuttgarter Redaktionsteam wünschen wir unserem ehemaligen Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke für seinen (Un-)Ruhestand alles Gute, vor allem viel Gesundheit, damit er sich nun voll und ganz seinen beiden Hobbys – einer Modellbahnanlage mit dem bewährten System »Trix-Express« und einem »NSU Prinz« – widmen kann.
Dirk Endisch, Thomas Hanna-Daoud, Hartmut Lange und Uwe Lechner

Dr. Karlheinz Haucke begleitet uns und eine Vielzahl von Modelleisenbahnern schon viele Jahre mit seinen Berichten und Informationen über die Welt der großen und kleinen Eisenbahn. Sein „Standpunkt" im MODELLEISENBAHNER wurde von uns allen als begeisterte Modelleisenbahner gerne gelesen. Die Mitarbeiter der Marken Roco-Fleischmann schätzten die jahrelange, vertrauensvolle Zusammenarbeit sowie den optimistischen Blick in die Zukunft, welcher Herrn Dr. Haucke auszeichnete. Wir wünschen Herrn Dr. Karlheinz Haucke alles erdenklich Gute für seinen wohlverdienten Ruhestand und hoffen, dass er der Modellbahnszene noch lange treu sein wird. Herzlichen Dank für die Zusammenarbeit der letzten fast zwei Jahrzehnte!
Die allerbesten Grüße aus dem
Hause Roco-Fleischmann
Wolfram Haböck
Modelleisenbahn München GmbH

Nach jahrelanger hervorragender Zusammenarbeit mit einem der kompetentesten Chefredakteure der Eisenbahn-Fachpresse wünschen wir Herrn Dr. Haucke alles Gute und allzeit »Freie Fahrt« im verdienten »Unruhestand«.
Busch GmbH & Co. KG
i. V. Richard Storch

Lieber Dr. Haucke,
es ist Zeit, Abschied zu nehmen, beinahe unvorstellbar nach 15 Jahren, die ich unter Ihrer Führung an der Gestaltung des MODELLEISENBAHNER mitwirken durfte – eine ereignisreiche Zeitspanne.
Behutsam haben Sie den MEB durch all die Jahre geleitet, in denen es neben vielen Höhen auch einige Untiefen zu überwinden galt.
Über 17 Jahre Teil der MODELLEISENBAHNER-Redaktion, davon mehr als 16 Jahre im Amt des Chefredakteurs. Es dürfte nicht viele geben, die in unserer Branche auf solch stolze Zahlen zurückblicken können.
Unser Blatt hat sich in den vielen Jahren verändert, jedoch haben Sie stets versucht, die Anpassungen an aktuelle Ansprüche kaum merklich vorzunehmen. Anfang der 2000er-Jahre wurde die Klebebindung eingeführt und unsere Außentitel sind seit einigen Jahren nicht mehr ganz so grell, wie sie es in den 90er-Jahren noch waren. Manche werden's vermissen, andere sind ganz glücklich darüber.
Eine Erfahrung, die Sie und Ihr Redaktionsteam beinahe allmonatlich machen: Ein Generalist wie der MODELLEISENBAHNER wird es nie allen Lesern zu 100 Prozent recht machen können. Stets haben Sie jedoch versucht, der ganzen Familie der Eisenbahnfreunde gerecht zu werden, den Vorbildfans genauso wie den Modellbahnern, den DB- wie auch den DR-Anhängern und vielen anderen Interessen – ein Balanceakt, der Ihnen gelang.
Bewundert habe ich immer Ihre Ruhe, die Sie, ein alter Hase des Tageszeitungsjournalismus, stets ausstrahlten. Eine Eigenschaft, die Ihrer Redaktion Sicherheit vermittelte und die half, als etwa unser letzter Umzug nach Fürstenfeldbruck anstand. In Ihren vielen Jahren beim MEB haben Sie einige Redakteure kommen und gehen gesehen, aber ich bin sicher, dass diejenigen, die gingen, nie Ihretwegen das Blatt verließen. Und stets haben Sie es geschafft, die Neuen in Windeseile aufs richtige Gleis zu setzen.
Mit dem aktuellen MEB-Team – Andreas Bauer-Portner, Olaf Haensch und Korbinian Fleischer – sowie unserem Herausgeber Wolfgang Schumacher ist mir nicht bange um die Zukunft, und das ist zu großen Teilen Ihr Verdienst.
Und wenn alle Stricke reißen, habe ich ja noch Ihre Privatnummer, um Rat einzuholen, aber ich bin sicher, ich werde sie nicht allzu oft benötigen, da haben Sie schon vorgesorgt.
In den letzten Wochen habe ich einige prominente Hersteller der Modellbahnindustrie angesprochen und um einen Abschiedsgruß gebeten. Keiner zögerte auch nur eine Sekunde. Da ich nicht alle Hersteller fragen konnte, geschweige denn, dass wir hier Platz hätten, alle Grüße abzudrucken, stehen die angeführten auch stellvertretend für den allergrößten Teil der Modellbahnindustrie.
Ein dickes Lob, das nicht jeder bekäme und das Sie verdienen.
Ich bin schon ein wenig stolz, fast 15 Jahre mit Ihnen zusammenarbeiten zu dürfen, habe viel gelernt und denke, das auch für unser ganzes Team sagen zu dürfen.
Ich wünsche Ihnen für die Zukunft alles Gute und bin froh, dass Sie auch in Zukunft beim MEB noch mitarbeiten.
Ihr
Stefan Alkofer



Der Herausgeber und Vorvorgänger als Chefredakteur des MODELLEISENBAHNER Wolfgang Schumacher (l.) hielt beim letzten „Goldenen Gleis" eine sichtlich vergnügliche Abschiedslaudatio.

Der Anhalter –

Epochenbau, Sehnsuchtsort, Schauplatz moderner Züge, kolossaler Staatsempfänge und nationaler Tragödien: Der Anhalter Bahnhof gehörte zweifellos zu den berühmtesten unseres Landes.

In seinem Geleitwort zu einem Berlin-Bildband schreibt Alfred Döblin 1928: „Aus der Stadt und in die Stadt führen nach und von allen Richtungen Schienen. Aber man fahre einmal von Süden mit einem Schnellzug in dieses Steinmeer hinein.“ Er denkt dabei an den Anhalter.

Durch die Vororte von Bahnhof zu Bahnhof fliegend, wo eilige Menschen im Dampf- und Lichtwirbel der Züge warten, dazwischen Straßenfluchten, Mietskasernen, Schornsteine, Brücken und ausgedehnte Gleisanlagen.

Menschenmassen, Maschinen, stinkende Fabriken und lärmender, unablässig fließender Verkehr prägen das Bild der preußischen Hauptstadt.

In Berlin besticht daneben auch das Mondäne, das Erhabene – wie das einer Empfangshalle, die mit 40,8 Metern Höhe, einer Spannweite von 62,5 und einer Länge von 184 Metern zu den größten Europas zählte. Der Anhalter Bahnhof von 1880, letztgebauter und größter aus der Reihe der Berliner Kopfbahnhöfe, gewährte seinen Zügen Zugang in drei Rundbogenöffnungen, die so riesenhaft wirkten, dass selbst die hier eintauchenden Einheitslokomotiven (geschweige die der Länderbauart) wie Spielzeuge anmuteten.

Sein Gleisplan änderte sich im Laufe von sechs Jahrzehnten. Im Hallenschiff wurde die Zahl der Gleise von acht (1890) auf sieben (1933) und schließlich sechs (1936) zugunsten von Gepäckbahnsteigen reduziert. Unterdessen entstanden im südwestlichen Hallenvorfeld nach und nach sieben Gleise mit Bahnsteigen für kürzere Züge, meist für den Vorort- und Ausflugsverkehr sowie für das Expressgut. Dennoch nahm der Nahverkehr im Anhalter (etwa im Vergleich zum benachbarten Potsdamer Bahnhof) einen vergleichsweise geringen Umfang ein. Von den im Sommer 1938 hier jeden Morgen ab 5.00 Uhr bis nachts um 1.00 Uhr des Folgetages ankommenden und abfahrenden Zügen, immerhin 164 an der Zahl, waren 114 (mithin 70 Prozent) schnellfahrende Reisezüge der Gattungen E, D, FD und FDt.



In ihrer jüngsten Ausgabe lädt die BAHNEpoche auf eine Zeitreise zum Anhalter Bahnhof ein. (Erhältlich bei der Verlagsgruppe Bahn, 12 €)

Der aus etwa 16 Millionen Formensteinen der Greppiner Werke errichtete und mit zahlreichen figürlichen und ornamentalen Terrakotten verzierte Bahnhof bot sich für repräsentative Zwecke an. In Kutschen und Karrossen war es nur ein kurzer Weg für jene, die von Wilhelm II. bis Adolf Hitler dort gebührend empfangen und zum Schloss beziehungsweise in die Reichskanzlei geleitet wurden.

Der Führer spielte va banque und überzog die Welt mit einem neuen Krieg: Vorbei die Urlaubsreisen mit dem Riviera-Express, Schluss mit dem Henschel-Wegmann-Zug, Aus für das Zeitalter der Schnelltriebwagen! Durch seine Nachbarschaft zum Regierungsviertel bezahlte der Anhalter alsdann die Rechnung, zuerst als Ziel alliierter Bomberverbände, schließlich als Areal finaler Straßenkämpfe. □

Robin Garn

Der Gleisplan des Anhalter Bahnhofs bis zum Bahnbetriebswerk aus dem Jahr 1936. Auf dem Bahnhofsgelände befinden sich heute ein Sportplatz sowie der Veranstaltungsort Tempodrom.

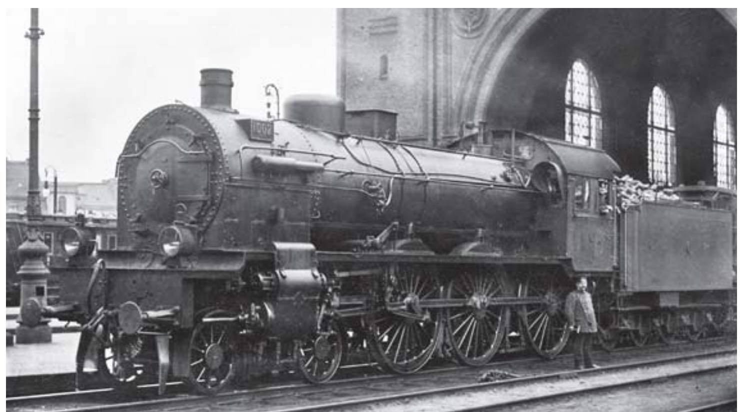
Berlins Bahnmonument

Dresdens 01 226 (Abnahme 6. April 1938) führt D 64 nach Prag, Wien und Budapest. Unter ersten Auspuffschlägen nimmt ein Paar am zweiten Wagen formvollendet Abschied. Der Fotograf stellte seine Aktentasche am Laternenpfahl ab. Später wird er dieses Bild der Firma Henschel als Werbevorlage andienen.

PLAN: SAMMLUNG KNÖTHE, FOTOS: SAMMLUNG HEINEMANN (2), SAMMLUNG BERMEITINGER



Von der Dachterrasse des 1931 fertiggestellten Europahauses an der Stresemannstraße hatte man diesen Blick auf den Prachtbahnhof am Askanischen Platz.



Die Schnellzugdampflok Erfurt 1002, die zweite preußische S 10, um 1912 vor dem D 4 nach Frankfurt/Main, den sie, mit Wasserhalt in Halle, bis Erfurt bringen wird.

Die Flügelbahn nach Ybbsitz überquert kurz hinter Gstadt die Ybbs, hier mit 2091.009 im November 1994.

Was der Ybbstalbahn in Niederösterreich widerfahren ist, galt in der europäischen Bahnpolitik eigentlich längst als unmöglich. Doch ihr Schicksal beweist das Gegenteil.

Großer Kampf um kleine Bahn

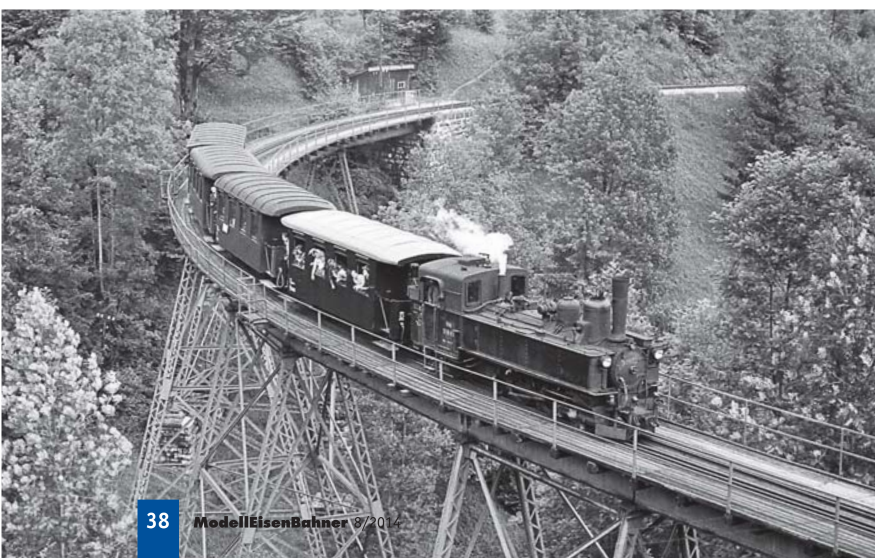
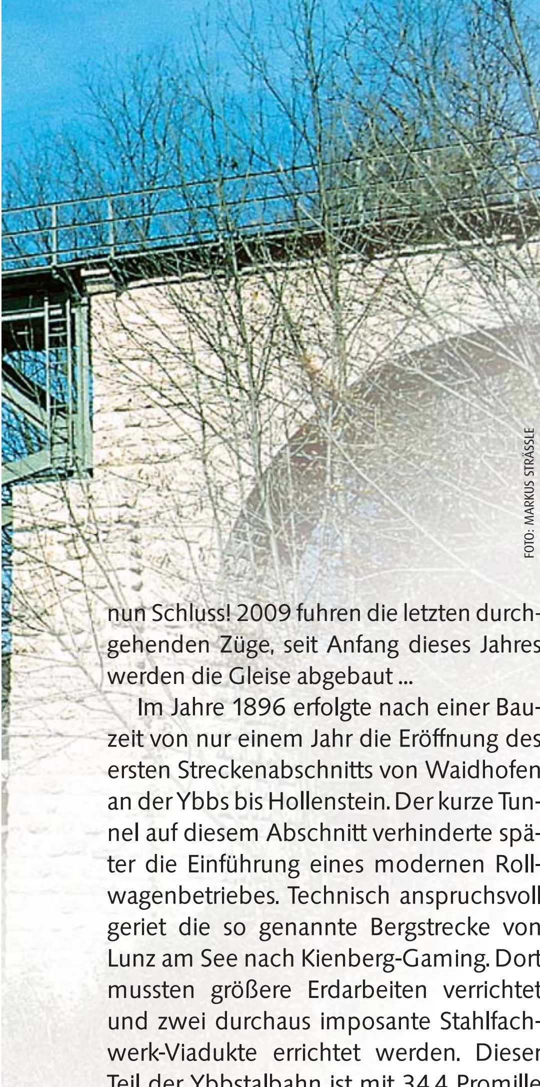


FOTO: ALFRED LUFT

Eine der extra für die Ybbstalbahn gebauten Loks der Reihe 598 (Yv) am 4. Juli 1959 auf dem Hühnernestgraben-Viadukt.

Es war einmal in Niederösterreich. So könnte die Geschichte der Ybbstalbahn mittlerweile treffend beschrieben werden. Die kleine 760-mm-Schmalspurbahn im Ybbstal, einer wunderschönen und vom Massentourismus mit all seinen negativen Ausprägungen noch verschonten Region zwischen Ötscher und Pyhrn, hatte es nie leicht. Dennoch verhalf sie dem abgelegenen Tal mehr als ein Jahrhundert lang zu einem gewissen Wohlstand und erfreute sich sowohl bei der örtlichen Bevölkerung als auch bei zahlreichen Besuchern großer Beliebtheit. Doch damit ist


FOTO: MARKUS STRÄSSLE

nun Schluss! 2009 fuhren die letzten durchgehenden Züge, seit Anfang dieses Jahres werden die Gleise abgebaut ...

Im Jahre 1896 erfolgte nach einer Bauzeit von nur einem Jahr die Eröffnung des ersten Streckenabschnitts von Waidhofen an der Ybbs bis Hollenstein. Der kurze Tunnel auf diesem Abschnitt verhinderte später die Einführung eines modernen Rollwagenbetriebes. Technisch anspruchsvoll geriet die so genannte Bergstrecke von Lunz am See nach Kienberg-Gaming. Dort mussten größere Erdarbeiten verrichtet und zwei durchaus imposante Stahlfachwerk-Viadukte errichtet werden. Dieser Teil der Ybbstalbahn ist mit 34,4 Promille Steigung der steilste aller österreichischen Schmalspurbahnen. Mit der Fertigstellung der Flügelbahn von Gstadt nach Ybbsitz am 9. März 1899 war die Gesamtstrecke der Ybbstalbahn dann vollendet.

Schon seit langer Zeit gab es Gerüchte, dass sich die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) von der angeblich längst unrentabel gewordenen Bahn trennen wollten. Konkret wurde diese Angst, als man im Mai 1988 den Gesamtverkehr auf der Bergstrecke einstellte. Angeblich rechtfertigten die hohen Aufwendungen, besonders in den rauen Wintern am Fuße

Die Bergstrecke wurde zuerst zur Museumsbahn

des Ötschermassivs, keinen wirtschaftlichen Weiterbetrieb dieses Abschnitts mehr. Von nun an musste man, um von Lunz über die Bezirkshauptstadt Scheibbs in die Landeshauptstadt St. Pölten zu gelangen, den Umweg über Waidhofen nehmen. So verlagerte sich der Personenverkehr ins Herz Niederösterreichs auf den Bus oder das eigene Automobil. Dennoch hielt man an der Ybbstalbahn fest, nicht zuletzt, weil Niederösterreich noch ein ehrliches Interesse am Weiterbetrieb hatte. So drängte das Bundesland die ÖBB noch 2006 und 2007 dazu, die in diesen Jahren von Hochwassern teilweise unterspülte Trasse wieder instand zu setzen. Dies taten die ÖBB dann auch, jedoch blieben teils kilometerlange Langsamfahrabschnitte zurück. Das Land zahlte auch für die Aufrechterhaltung des aufwendigen, mit dem Umladen der Fracht verbundenen Holztransportes hohe Summen an die ÖBB, um den jahrelang vernachlässigten Güterwagenpark der Ybbstalbahn generalüberholen zu lassen.

Umso unverständlicher erscheint daher der ab 2008 erfolgte radikale Kurswechsel: Pläne der ÖBB drangen an die Öffentlichkeit, nach dem Auslaufen des Verkehrsver-


FOTO: HARALD NAVÉ, SLG. LUFT

Früh begann das Dieselzeitalter im Ybbstal. Hier ist das bereits 1930 gebaute Einzelstück der Reihe 2093 im Juli 1955 bei Waidhofen unterwegs. Später kam die Lok zur Mariazellerbahn.

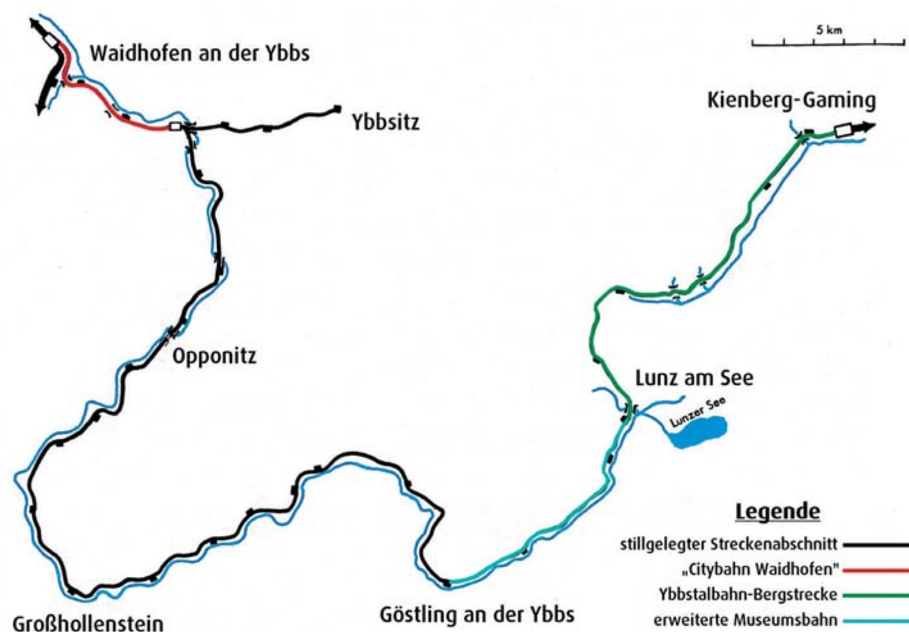



FOTO: MARKUS STRÄSSLE

Noch bis ins Jahr 2000 wurde mit der 2090.001 ein Dieselveteran von 1927 im Verschubdienst von Waidhofen eingesetzt.

FOTO: WOLFGANG SCHUMACHER

Das Motiv schlechthin auf der Ybbstalbahn: Der Zug, hier mit einer 2091 im September 1981, überquert das historische Zentrum von Waidhofen.



FOTO: JENS GRÜNEBAUM

Lange Holzzüge, wie hier mit 2095.009 in Großhollenstein beim Abwarten einer Zugkreuzung, prägten das Bild der Bahn im Ybbstal für viele Jahrzehnte.



FOTO: MARKUS STRÄSSLE

So sehen die von der NÖVOG übernommenen ex-ÖBB 5090 für die „City-Bahn Waidhofen", den bescheidenen Restbetrieb bis Gstadt, nun aus.

trages im Dezember 2010 die verbliebenen Schmalspurbahnen, zusammen mit etlichen anderen niederösterreichischen Nebenbahnen in einer Paketlösung an das Land abzugeben. Daraufhin formierte sich im Ybbstal eine Koalition aus konservativen Bürgermeistern, die eine Stilllegung der Ybbstalbahn forderten, um auf der Trasse einen Radweg anlegen zu können.

Die Lokalpolitik änderte ihre Einstellung radikal

Dafür wurde eigens ein Radwegverband gegründet, dem die konservativ regierten Gemeinden im Tal sämtlich beitraten. Einzig die sozialdemokratisch regierte Gemeinde Großhollenstein setzte sich vehement für eine Beibehaltung der Bahn ein. Ein besonderes Geschmäckle hat die Tatsache, dass die meisten der politischen Akteure, die nun vehement den Radweg forderten, noch ein knappes Jahrzehnt zuvor geschlossen für den Erhalt der Ybbstalbahn eintraten. Offenbar wollte man dem Kurswechsel in der Landespolitik nicht im Wege stehen. Untermauert wurden die Stilllegungspläne von einer Studie der Regierung in St. Pölten, die der Bahn nun absolute Unwirtschaftlichkeit und keinerlei touristische Funktion attestierte. Lediglich der Erhalt der sechs Kilometer langen Rest-

strecke von Waidhofen zum einstigen Abzweigbahnhof Gstadt war noch vorgesehen. Das Ybbstal sollte im neuen Jahrzehnt durch ein „innovatives Buskonzept" erschlossen werden. Zu allem Überfluss drohte noch ein großer Büromöbelhersteller in Gstadt mit Absiedelung, falls er sein Werksgelände nicht auf die Trasse erweitern könne.

Das Ende kam jedoch noch schneller als erwartet. Nach einem weiteren Hochwasser im Ybbstal im Frühsommer 2009 kam es an mehreren Stellen zwischen Gstadt und Großhollenstein sowie bei Ybbsitz zu kleineren Hangrutschen. Die ÖBB, die nach ähnlichen Ereignissen Jahrzehnte zuvor bereits die Bregenzerwald- und die Steyrtalbahn eingestellt hatten und im Pinzgau eine ähnliche Strategie fuhren, erkannten die Chance und ließen die betroffenen Abschnitte sperren. Ab Gstadt gab es nun Schienenersatzverkehr.

Zum Fahrplanwechsel Ende 2010 war es schließlich so weit. Die ÖBB übergaben ihre niederösterreichischen Nebenbahnen der landeseigenen Verkehrsorganisationsgesellschaft NÖVOG. Schnell wurde klar, dass das Land entgegen anderslautenden Bekenntnissen im Vorfeld keinerlei Interesse an einem Weiterbetrieb mancher Strecken hatte. Während etwa die Mariazellerbahn komplett modernisiert wurde, stellte man die Ybbstalbahn bis auf den nun tatsächlich als City-Bahn Waidhofen bezeichneten kurzen Restabschnitt ein. Es verwundert auch nicht weiter, dass auffallend viele der Landesregierung nahestehende Busunternehmer mit dem straßengebundenen Ersatz einiger Nebenbahnzüge betraut wurden. Dass zahlreiche Haltestellen der Buslinen nun weiter von den Orten entfernt sind als die früheren Bahnstationen und die Busse oft noch langsamer vorankommen als ehedem die Züge, scheint dabei niemanden zu stören.

Allzu einfach konnte es sich die NÖVOG allerdings auch nicht machen, denn bekanntlich muss eine in den Grenzen der EU liegende Bahnstrecke erst einmal ausgeschrieben werden, bevor vollendete Tatsachen geschaffen werden können. Wider Erwarten seitens der Landesreigierung fand sich mit der Bayerischen Oberlandbahn sogar ein Bieter für die zukünftigen Verkehrsleistungen auf der Ybbstalbahn. Deshalb wurde die Ausschreibung bewusst so angelegt, dass Fristen nicht eingehalten werden konnten. Also wurde die Bewerbung der BOB wegen angeblicher Formfehler abgelehnt. Die bittere Ironie an der Sache: Während man von potentiellen Übernehmern der Strecke einen sechsstelligen Betrag verlangte, wurde die Trasse nach Zustellung des offiziellen Auflassungsbescheides für einen Euro an den Radwegverein verkauft.



FOTO: MARTIN STEINBACH

Zahlreiche Menschen haben sich für den Erhalt des Bahnbetriebs engagiert, wie etwa in Waidhofen – leider vergebens.

Nun rollen die Bagger, die Bahn verschwindet

Die Trasse selbst war zu diesem Zeitpunkt wohlgemerkt noch als Bahnstrecke gewidmet, allerdings seit der Sperrung 2009 bereits stark zugewachsen. Als einige Freunde der Ybbstalbahn die Strecke ehrenamtlich freischneiden wollten, gab es zur Belohnung eine Anzeige. Währenddessen wurde im Rahmen einer großen Auktion ein Großteil des Rollmaterials, darunter alle erst wenige Jahre zuvor mit Landesmitteln aufgearbeiteten Güterwagen, an Schrotthändler verkauft. Immerhin konnte die ÖGEG bei dieser Gelegenheit noch einige authentische Wagen für ihre Museumsbahn im Steyrtal ergattern.

Seit 2013 wurden die Gleisanlagen demontiert. Diese Arbeiten wurden immer wieder durch Proteste von Bahnfreunden, früheren Nutzern und Anwohnern unterbrochen. Diese Demonstrationen stellten angesichts des Desinteresses der niederösterreichischen Politik jedoch einen Kampf gegen Windmühlen dar. Zuletzt wurde dem Club 598, welcher sich um diese originale Ybbstalbahn-Dampflok kümmert, die Nutzung der Nebenlinie von Gstadt nach Ybbsitz angeboten, wenn der Verein als Gegenleistung jegliche Aktionen für den Erhalt der Gesamtstrecke einstellt. Ob dieses Angebot ernst gemeint ist, erscheint nach den bisherigen Erfahrungen mehr als fraglich. Zudem wurde ausgerechnet dieser Streckenteil als Erster in einigen Abschnitten während einer dubiosen Nacht- und Nebelaktion seiner Gleise beraubt. Eines jedenfalls ist sicher: So, wie man die Ybbstalbahn kannte, wird es sie nie wieder geben. □ *Alexander Bauer / A. Bergner*


FOTO: MARTIN STEINBACH

Wie im Bahnhof von Kogelsbach wurde die Strecke mittlerweile komplett demontiert, um vollendete Tatsachen zu schaffen.

VERKAUFEN

SUCHEN

TAUSCHEN



GÜTER*BAHNHOF*

VERKÄUFE
Dies + Das

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.lok-doc-wevering.de

Lokschild 94 1208 DB-Niet und weitere abzugeben. Liste gegen € 2,– in Marken. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

Spur 0 Fahrzeug-Selbstbauer: Verkaufe umfangreiche MS-Gussteile-Sammlung M1:45/43,5 von Goldbeck, Hehl, Petau, Pfannmüller u.a., überwiegend Bauteile für Güterwagen (Achslager, Bremsanlagen, Puffer usw.), Neuwert ca. € 3000,–, nur komplett gegen Gebot. Liste auf Anfrage. ND.Rutsch@t-online.de.

www.modellbau-chocholaty.de

www.schauffele-modellbau.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Loks, Wagen, Zubeh., Bausätze, Gleise, Signale, Trafos, auch noch viel Märklin K+M, Zubehör viel Fabrikware, auch gebraucht, Top-Zustand, sehr viel in H0-TT-N von Piko-DDR und Spur S. Tel.: 030/4442888.

www.modellbahnservice.de

Vitrine: Holzrahmen, 63x16x170 hoch, 2 Glastüren, 7 Glasfächer 60 cm € 120,–, Selbstabholer. D. Stock, Tel.: 06223/7298272.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Modelleisenbahn Spur H0, ca. 7x4 m, mit viel Zubehör, VK 9tsd. Sende gerne Bilder zu. aetjuergen@gmx.de. /kennwort: juergen - kreis wesel.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Präzisions-Uhrmacher-Drehmaschine nagelneu (Nachlass), Wange 260 mm, Motor stufenlos Rechts-/Linkslauf, Planschlitten per Messuhr. Holzetui mit 54 Spannzangen von 0,3 mm bis 14 mm, Bohrreitstock u. Höhensupport mit Pinolen für Spannzangen u. kompl. Mechanikerzusammenstellung, usw.!!! Alle Aufnahmen kompatibel mit Zubehör von LEINEN Prätecma! Für Qualitätsarbeit in N, TT u. H0. VHB DM-Preis von 1994. Bei Teichmann, Tel.: 06421/31246.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Spur 0, 98 710 DRG (BB II), Adler München Best.-Nr. 4200, Vitrinenmodell, € 2600,–. H. Fink, Tel.: 06482/2256 (AB) abends.

www.spur-0.de

Verkaufe 0/0m: Bay./DR/DB/CH/Fr, Micro-Metakit, Fulgurex, Eurotrain, Gebauer, Hübner. Liste anfordern. Besichtigung Tirol oder München. Tel.: 0043/69981180709.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Modell Eisen Bahner

MIBA

Eisenbahn JOURNAL

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 165.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 47.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 10/2014 ist der 07.08.2014

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

Märklin, Hübner, LGB, Magnus, Dingler, Kiss, Epoche 3, alles original verpackt, aus Sammlung zu verkaufen. Tel.: 09187/921259.

www.modelltom.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.moba-tech.de

Riesensammlung H0 Gleich- und Wechselstrom, Loks und Wagen, DB + DR, viel Ep. III, viel la neu. Suchliste + Rückporto an Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.spiel-hobby-Hank.de

Verk. H0e-Anlage in U-Form ca. 4 m x 2 m, analog, mit Uhlenbrockregler, ca. 20 Dampf- u. Dieselloks, 50 Personen- u. Güterwagen. Tel.: 05231/57150, gerd.Neumann.50@outlook.com.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnshop24.de
Modernisierung DDR-Loks, Wagenlicht, Digitaltechnik, beleuchtete Figuren H0, TT, N, Z und vieles mehr

www.zuz-modellbahn.com

www.Trainstore24.com

Roco: Triebwg. BR485/885 2 tlg. + Beiwg. 885 003-4 rot DB 85,– €, 1 x E-Lok BR110 OZ/beige 45,– €, 1 x E-Lok BR140 grün DB 50,– €, 1 x 2-achs. Donnerb. 1/2 Kl. 10,– €, 1 x 2-achs. Kühlwg. Sillan 6,– €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

www.baehnlewerkstatt.de

Ruhrschnellverkehr Flm. Nr. A887 u. 2 Wagen 5870, 5871 € 140,–; BR 22 004 Nr. 4121 OVP neu € 150,–. Mä. Post 4500, 4501, Glockenwagen MHI 84886. 0173/4572756, steam1401@t-online.de.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

KUSWA Modellbau *KUSWA*, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

Fleischmann: Dampflok BR50 Kabin. 90,– €; Liliput: 1 x 2-achs. Kühlwg. Salmenbräu 8,– €, 2 x Wg. „Güter auf die Bahn" je 8,– €, 1 x 4-achs. Sslm mit Rohrlad. 18,– €; Sachsenm. 2 x 4 Achs. „Deutsche Weinstr." je 16,– €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.mbla.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen € 0,58. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.d-i-e-t-z.de

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie!
Ihr Partner für rautenhaus digital®

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.jbmodellbahnservice.de

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

www.menzels-lokschuppen.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

www.werner-und-dutine.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Pico. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.



Ablaufsteuerungen: Effektgerät und Decoder in einem. Abläufe für Licht, Signale, Bahnhöfe, Zugsteuerungen...
Der L32 neu von:
www.multi-steuerung.de

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen

Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107

MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt EUROTRAIN
Angebote für H0

Piko 53120 Doppelstockgliederzug DR	239,00 €	Flm. 411704 BR 17.10 DR	299,00 €
Trix 22372 BR 042 DB Öl	279,00 €	Gützold 39500 E-Lok 701 MEG	199,00 €
Trix 22393 BR 39 DB Sound	379,00 €	Sachsenm. 70001 Set Kesselwagen DR	99,00 €
Trix 22927 BR 41 DB Öl Sound	379,00 €	Hornby HR2451 BR 171 DB AG Cargo	179,00 €
Trix 22928 BR 41 DB Sound gealtert	399,00 €	Hornby HR4166 Doppelstockzug DR	179,00 €
Trix 23434 + 23435 Set Nahverk. DB City-Bahn	159,00 €	Hornby HR6118 Set Schwenkdachwg. DB AG	59,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Exklusive Handarbeitsmodelle sind unsere Leidenschaft, insbesondere in den Spuren **N, H0, 0, I** und **II**.
Besuchen Sie unsere Ausstellung oder besuchen Sie uns im Internet unter **www.lohag.de**
Was im Internet vermekt ist, ist in aller Regel auch im Bestand und damit sofort lieferbar.
Lokomotiven, Wagen und vieles mehr
Neuheiten aller bekannten Hersteller bitte vorbestellen.
Wir liefern pünktlich und zum Sonderpeis.
Bis 50% Rabatt auf Markenprodukte
z.B. Auslaufmodelle der Großserienhersteller zu sehr günstigen Ausverkaufspreisen.
Reinschauen lohnt sich immer: nie teuer, immer günstig. Ankauf, Tausch, Inzahlungnahme.
www.lohag.de
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern:
Tel.: +49 (0)2331/404453

seit 1977
Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

www.puerner.de

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe: Märklin A/C TT800.4, 3033 (RSM800), 3024E18, Rheingold Pers.-Wg. 1 Wagen, u. andere A/C Artikel. TT800 mit OK und Bed.-An. Tel.: 040/400495.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Lux 9011 + 8811 je € 125,–; Roco VT 11.5, versch. Varianten ab € 110,–; Erweiterungsset 3-tlg. € 60,–. Aus Sammlung: Jede Menge alte Piko- und Gützold-Loks. Tel.: 06055/8820043.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Wegen Hobbyaufgabe Roco, Lima, Rivarossi, M&D, Liliput, viel Zubehör von Micro, Weinert und Bochmann. Liste auf Anfrage. Willem.moll@yahoo.fr.

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modellbahnkellershop.de

Sammlungsauflösung H0, H0e, H0m. Großserie aller namhaften Marken, Kleinserie Micro-Metakit, Fuchs, Fulgurex, Metrop, Sedlacek, etc. Liste. Tel.: 0043/69981180709.

www.modellbahnritzer.de

Trix Fußball-WM-Triebwagen VT 08.5 zur WM 1954, unbespielt, im OK, Profi-Club-Modell mit Zertifikat zu verkaufen. Tel.: 0176/95300529.

www.kieskemper-shop.de

Verkaufe günstig Loks und Wagen von Roco. Infos auf der Webseite http://miniwelt.jimdo.com. Tel.: 038231/87577, Mail: harald.schack@landhaus-schack.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

Sammlungsauflösung div. Loks und Waggons für Wechselstrom. Fast alles Märklin in Originalkartons, Prospekte, Kataloge, Kleinmaterial. Liste vorhanden, Preis VB. Kontakt: ma1ru@gmx.de.

www.modelleisenbahn.com

Brawa TW BR172 + Beiwg. DR 150,–€; Fleischm. 1 x Schlafwg. DSG rot 18,– €, O-Wg. DB Europ 2-achs. 6,– €; 1 x Piko O-Wg. 2-achs. MAV 6,– €, 1 x SGW 2-achs. 6,– €; Fl. 1 x 4-achs. Postwg. 5102 18,– €, TW BR 614 + Mittelwg. 85,– €. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.dampfzug24.de

US-Brass-Models H0 Japan-Produkt, New York Central Hudsons-464Achse Class J1e Speichenrad € 500,–; Class J3a Super Hudson Nr. 5450 Scullin-Drivers, Scheibenräder und Centipede-Tender € 600,–. Original-Box, beide neuwertig, weicher Lauf. Kurt Kufner, Mühlfelderstr. 49, 82211 Herrsching.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.mbs-dd.com

Märklin 37080 € 220,–; 34633 € 100,–; 37131 € 180,–; 48211 € 20,–; 48926 € 15,–; 48300 € 25,–. Alles neuwertig, alles zusammen € 430,–. Tel.: 02721/81401.

www.suchundfind-stuttgart.de

Piko 57484 E-Lok BR 182 OVP € 55,–, Gleichstr. mit digit. Schnittstelle. Tel.: 0171/5301235 oder E-Mail: rolf_seifert@freenet.de.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.1000Loks.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

www.Trainstore24.com

Verkaufe in Spur TT aus Restbeständen BR 03 Reko in Holzkiste, 2. Kl. Mod.-Wagen 2. Kl., Mod.-Gepäckwagen (beide 4-achs.), 4-achs. preuß. Abteilwagen 2. Kl. und 2 Stück 3-achs. Reko Pers.-Wagen, zusammen für € 350,–. Tel.: 03381/313137 AB.

Verk. TT Samml. Ca. 30 Loks, 80 Wag., Funktions/Gleise, 35 elektr. Weichen, Sign., überwieg. BTTB, auch Gütz., Tillig VB 2200 €, Liste anf.: 068575475, steihenwaldstr.37@t-online.de.

**Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck**

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verkaufe Doppelstockwagen, D-Zugwagen, Kran, verschiedener Firmen. Liste gegen Rückporto. W. Lasch, Binzerstr. 28, 18107 Rostock.

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

Verk. in TT v. Kres VT04 Bwg. € 100, Arn. Köfll € 50, Tillig E44 € 70, BTTB V36, BR107, BR81, E42 je € 35, 6 Kesselwg. je € 5, Tel.: 0176/84157148 o. funmax727@gmx.com.

Spur N: Piko BR 65, Ro. V 200, Piko V 118, Amtrak F40 Diesel, offener Güterwg., offener Güterwg. bel. mit Fässern, offener Güterwg. bel. mit Kohle, ged. Güterwagen mit Schienenschleifer, alles für € 150,–. Tel.: 0176/70581181.

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

10/2014	=	07. August Erstverkaufstag 10.09.2014
11/2014	=	05. September Erstverkaufstag 08.10.2014
12/2014	=	10. Oktober Erstverkaufstag 12.11.2014
1/2015	=	07. November Erstverkaufstag 10.12.2014

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Uhren-Spieleisenbahn und Limousine zum Auseinandernehmen, beide Marken Märklin, sowie 1 Ritterburg und eine Dampfmaschine in liebevolle Hände bzw. Sammler abzugeben. VP nach Absprache. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 07-14-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

Wiking-Sammlung Pkw's + LKW's usw., ca. 473 Stck., davon 66 OVP, nur gesamt zu verkaufen, gegen Gebot, mindestens € 600,–, etliche Teile kostenlos. Tel.: 05321/25755.

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen **€ 5,–**

Privatanzeige bis 10 Zeilen **€ 10,–**

Privatanzeige bis 15 Zeilen **€ 15,–**

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt als Scheck bei ❍ Betrag liegt bar bei

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Wasserüberlauftrichter-/Stütze H0
Ideal z.B. Bochmann & Kochendörfer Wasserkran – Messingmodell, exakt 1:87, Trichter- oder Kelchform. € 10,90/Stck. plus Versandkosten. Exposé auf Wunsch. Foto von den Modellen: Detlev Höhn, Lisztstr. 4, 49525 Lengerich. Tel.: 05481/82869, Detlev.Hoehn@osnanet.de.

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

...eine Spur besser!
MODELL BAHNLAND Magdeburg
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!
Piko Spur N Sonderangebote

40403	Diesellok G1206 WLE Ep. VI	~~115,00 €~~	69,99 €
40408	Diesellok G1206 MEG Ep. VI	~~115,00 €~~	69,99 €
94203	Elektrolok BB25636 SNCF Ep. IV	~~170,00 €~~	76,99 €
94208	Elektrolok BB25679 SNCF Ep. IV	~~170,00 €~~	84,99 €
94220	Elektrolok BB25559 SNCF Ep. IV	~~185,00 €~~	84,99 €
94221	Elektrolok BB25562 SNCF Ep. IV	~~185,00 €~~	84,99 €
94222	Elektrolok BB25561 SNCF Ep. IV	~~185,00 €~~	84,99 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

www.modellbau-hoehne.de

www.Trainstore24.com

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.modellbahnservice-dr.de

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau und Beratung
Vermietung einer 10x11m Schauanlage

www.jordan-modellbau.de

Auch Sie wollten vor einiger Zeit bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** das Prospekt für Modellbahnvitrinen aller Spuren anfordern. Ich (selber Modellbahner) kenne das, wenn man etwas machen wollte und dann doch nicht dazugekommen ist. Es wird dann zur Seite gelegt – und man überlegt erst mal. Man misst nach wo die Vitrine aufgehängt werden soll und dann ist das erst mal vergessen. Jetzt aber sind es 40 Jahre in denen ich die Vitrinen vertreibe. Sie würden, wenn Sie im Jubiläumsjahr 2014 bei mir eine Bestellung aufgeben, 10% Rabatt bekommen. Das habe ich bei meinem Schreinermeister rausgehandelt. Sie haben noch kein Prospekt? Eine Postkarte genügt und Sie erhalten kostenlos und unverbindlich mein Prospekt. Bin (fast immer) ab 18 Uhr unter Tel.: 0221/8901023 zu erreichen.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik
NEU *... für die Nenngröße N*
ist der BCi-35a (Altenberger Wagen) als Bausatz in Kleinst-Serie geplant
Ausführung und Zusammenbau wie C4i / B4i-35a - Auslieferung vsl Ende 2014
Verbindliche Vorbestellungen sind **bis 31.05.2014** möglich
Info gegen 1,20 in Briefm. oder neumann.mobakleinserie@arcor.de
Versand nur bei Modellbahn-Kleiserien I. Neumann, Malterstr. 53; 01159 Dresden

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Für Altpapier an sich zu schade: Über 500 Hefte Eisenbahn-Magazin, ab 1968, von 73–2012 komplette Jahrgänge, alles für ein paar € abzugeben. Tel.: 07472/21809.

www.bahnbuch.de

DB Gesamtkursbücher 1977–2002 Bestzustand, geschlossen abzugeben gegen Gebot. Abholung erw. Raum Koblenz Arensberg. E-Mail: Kurkol@aol.com.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

www.bahnundbuch.de

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

BESTE AUSWAHL – BESTE PREISE – BESTER SERVICE
IHR BEMO FACHHÄNDLER
im Möbelhaus Holtmann GmbH
31683 Obernkirchen / Gelldorf
An der B65 - Gelldorfer Weg 46
Tel. 05724/399401 • Fax: –/39613
E-Mail: hubert@bahnsteig-holtmann.de
www.bahnsteig-holtmann.de



Öffnungszeiten:
Di. + Fr.: 10–18 Uhr und nach Vereinbarung

Eisenbahn Dörfler
Die Lok die es wirklich gibt!
Roco 72290 € 249,95
WS 78290 € 319,95
Die echte E 03 001 steht vom 01.04.2014 bis 30.10.2014 im DB Museum Nürnberg
Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein · Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg
Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105 · www.eisenbahn-doerfler.de; Versandkosten in Dtld. 6,80 €
Auch in 96317 Kronach, Andreas-Limmer-Str. 11

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.**ldt-infocenter**.com

LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

TILLIG-Clubhändler
Modellbahnbox Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

VERKÄUFE

Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Ca. 200 Kataloge u.a. Märkl. 1963–1994 € 400,–; Eisenbahn-Archive (E-, Dampf- u. Diesellok, Triebw. u.a.), 30 Ordner € 300,–, Selbstabholung, bar. Mölter, Hof, Tel.: 09281/92364.

Biete Märklin-Magazine von 1985–2008 an, 2 Jahrgänge in einem Ordner je € 10,–; Eisenbahn-Magazine 1990–2000 je 1 Ordner € 10,–. R. Roos, Tel.: 02242/8748268.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Märklin Kataloge Jahrgang 1957, 60, 62, 64, 66, 68, 77, 86; Faller 72; Signalbuch. Tel.: 05841/4059.

Grenzöffnung DB-DR-Fusion Bahnreform in DB-Zeitg. Blickpunkt Bahn dazu die relevant. Ausg. von 1987–1993 abzugeb. zzgl. Porto. Tel.: 02365/16592, burkhardmenzel@gmx.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisen bahn-ankauf.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf Ihren Anruf.

Suche Modelleisenbahnen Spur 1, LGB und Spur 0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

GESUCHE

Dies + Das

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche möglichst gebraucht, aber Top-Zustand: Bachmann Spectrum G-Scale (Spur G, 1:20,3) Shay-Lok DCC (digital), Sound (auch Tsunami) und Smoke (Rauch), 2-Truck (2-teilig), 3 Zylinder. Angebote (möglichst aus dem deutschsprachigen Raum) an: W. Peetz, Tel.: 030/4239201.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche von Bemo Gepäckwagen D4212 (Bemo Katalog Nr. 3269 122). Tel.: 07159/8504.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Franz. Triebwagen in H0 gesucht: z.B. Billard A80D, X5000, ABH8, gerne auch Standmodelle vom Atlas-Verlag. Bitte alles anbieten. michael.P11@freenet.de.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen und aufgebaute Anlagen, Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche: Fleischmann-Kühlwagen 5325 Beck's Bier, Mittenselbstentladewagen 5502, Tiefladewagen 5298. Bitte nur neuwertige Modelle anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen u. Sammlungen, sowie Geschäftsauflösungen. Seriöse Bar-Abwicklung. 06421/1867324, 0177/3147538, info@123modell bahnwelt.de.

Suche neuwertige originalverpackte Märklin-Loks/Triebwagen mit Anleitung, Prüfsiegel der 50/60er Jahre. Tel.: 0175/5950110 oder 02253/6545 (abends).

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Lil.-Nr. 240065 = Schwerlastwgg. m. U-Boot (= Set-Nr. 1/SoSe) m. Torpedo-Wgg. jew. im Top-Zust. + mit OVP. Ang. bitte an heliwo@gmx.de.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenauflösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/6684402, 04171/692928 (ab 17 h) oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Hersteller und Größen. 0177/2860619, rufe zurück.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Elektrolok 160 DB 3157; Tenderlok BR 75 DB 3313; Abteilwagen 4200–4203. 0681/77818.

Suche Modelleisenbahn Märklin, Roco, Fleischmann, etc. Ich bin privater Sammler, berate Sie bei der Wertermittlung und helfe auch beim Abbauen. Ich zahle bar bei Abholung. Tel: 0211/13066970 oder 0176/32436767. Oder bitte Liste an: frank.jonas@t-online.de.

Tipps und Tricks für Modellbahner
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche: Fleischmann Lok 4177 Bauzeit ab 1997, Lok Nr. 50 493. Bitte nur neuwertige Modelle ohne Gebrauchtspuren anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Dolischo H0e 2095 in Rot! Schriftliche Angebote an Helmut Müller, Ripuarierstr. 6 in 41462 Neuss-Furth! Tel.: 02131/201985 ab 18.00 Uhr.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche in TT von Tillig 118 060-3 aus Digitalset 01205, auch in analoger Ausführung. Tel.: 0172/8635047.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Erst schmökern, dann kaufen.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter www.modelleisenbahner.de oder anfordern Tel.: 08141/53481-153.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

TT: Suche E 44.5 komplett, Gehäuse od. gute maßstäbl. Zeichnung vom Gehäuse. Angeb.: E-Mail: mphaupt@kabelmail.de od. Tel.: 0177/5219816.

GESUCHE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche: Röwa Katalog von 1969, 1970/71 sowie große Röwa Prospekte von 1970. Bitte nur unbeschädigte Artikel anbieten. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche Fotos GVG 109er, Strecke, Berlin, Mukran, DVD? B. Sohl, Neuseserstr. 7, 91074 Herzogenaurach.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

Tausche Orig. Bw Göttingen-V u. Freudenstadt in 3CU unbesch., suche Bw Koblenz-Mosel-Limburg-Tübingen-Offenburg-Frankfurt-M1-Rosenheim-Giessen-Dillenburg-Hof-Trier BD Frankfurt ohne M BD Wuppertal, alle 3SU sowie Lokschild 82040-501028-39221-94613-94625-94834 gg. Aufpreis oder Spitzenpreis. Fritz Reichold, Tel.: 06184/3345.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.kieskemper-shop.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

Modellbahnverein gesucht, der noch Mitglied braucht, Wechselstrom bevorzug, Ep. 3–5. Tel.: 0173/7313588.

Termine
Modellbahnveranstaltungen
13. 07. Castrop-Rauxel, Europahalle
20. 07. Osnabrück, Halle Gartlage
27. 07. Haltern, Seestadthalle
03. 08. Sehnde bei Hannover, Blumengroßmarkt in Sehnde-Höver
10.08. Bückeburg, Schloss Remise
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

www.puerner.de

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.remiwelt.com
Beleuchtungen

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Z. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Ferien mit der Konus-Gästekarte = kostenlose Fahrt im ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-, Dreiseen- und Schwarzwaldbahn. Ab 28 €/Tag, NR, TV, Internet, Tiere erlaubt, viele Ausflugsmöglichkeiten. Tel.: 0771/61307, E-Mail: swfitzner@freenet.de, www.fewofitzner.de, Hausprospekt anfordern.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Modellbahnbörsen
20.07. Mörfelden
Bürgerhaus, Westendstr. 60, 64546 Mörfelden
17.08. Frankfurt-Höchst
Jahrhunderthalle, Pfaffenwiese 301, 65929 Frankfurt
07.09. Fürth/Odw.
Modellbahnwelt Odenwald, Krumbacher Str. 37, 64658 Fürth, (abweichende) Öffnungszeit 10–17 Uhr
14.09. Karben
Bürgerzentrum, Rathausplatz 1, 61184 Karben
Eintritt € 3,–
Öffnungszeiten: 10–15.30 Uhr
Lebenspartner und/oder Kinder in Begleitung: Eintritt frei
www.evers-modellbahnboerse.de
Kontakt: H. Evers • Am Kronberger Hang 3 • 65824 Schwalbach
Tel.: 0173/6741940 • eversh@web.de

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Urlaub im Erzgebirge, FeWo in Joehstadt, 800 m z. Pressnitztalbahn, WZ, Küche, Bad, 2 Pers., € 30,– ÜN. Tel.: 037343/88000.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Schwarzwald Bauernhof Ferien, Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen** Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 28,–/36,– €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese. info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.Gureth.de, 77736 Zell a.H.

Wernigerode – Harz – zum Brocken
4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück
4 x Halbpension – 3 Gänge Menü oder Buffet
1 x Hin- und Rückfahrt mit der HSB zum Brocken
kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz
Preis pro Person im DZ € 195,– • im EZ € 235,–
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Komf. Ferienh. in Wenigerode/Harz ganzjährig zu vermieten. Direkter Blick auf die Stadt und die Harzquerbahn. Sieben Minuten zur Stadt. Tel.: 03943/634842, www.hemp-wernigerode.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

03.08.: Modellbahnbörse im Straßenbahnhof Angerbrücke, 04177 Leipzig, Jahnallee 56. Info: 034205/423077.

www.star-maerkte-team.de

16.08.: Modellbahntauschmarkt in Chemnitz, Sparkasse-Moritzhof, Bahnhofstr. 51, von 10–14 Uhr, Eintritt frei!!! Info-Tel.: 0173/4300500.

23./24.08.: Füssen, Haus der Gebirgsjäger, Kemptener Str. 68, Modelleisenbahn/Modellautomarkt, Sa. 12–18 Uhr, So. 11–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de
SOMMERPAUSE 23.06 - 16.08.2014
17.08. NEU: Gangelt, Bürgerhalle Langbroich, Am Schulsteg 1
24.08. Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
Marktzeiten 11-16 h
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
So. 13. Juli 46 **Oberhausen,** Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
So. 13. Juli 30 **Hannover,** Großmarkt, Am Tönniesberg
So. 3. Aug. 47 **Duisburg-Homberg,** Glückaufhalle, Dr. Kolb-Str.
So. 10. Aug. 45 **Hattingen,** Henrichshütte, Werksstr.
So. 17. Aug. 47 **Kalkar,** "Die Floh" Hansehalle, Spielzeug + Antik + Trödel
So. 17. Aug. 58 **Schwerte,** Rohrmeisterei, Stadtmitte
Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–16 Uhr
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

Gut und stabil

Vorbildgerechte Beschilderungen – selbst gebastelt

Oft liegen den Bahngebäude-Bausätzen typische Bahnhofs-/Bahnsteigbeschilderungen bei, aufgedruckt auf einem Bogen Papier. Man findet auch entsprechende Druckvorlagen im Internet, die sich zu Hause mit einem Farbdrucker ausplotten lassen. Um Schilder oder Fahrpläne auf dem Bahnhofsgelände vorbildgerecht und stabil aufstellen zu können, bin ich folgendermaßen vorgegangen: Aus handelsüblichen Streichhölzern habe ich einen Rahmen auf ein Stück hellgrauen Bastelkarton geklebt. Die Pappe wurde vorher in der Größe der aufzubringenden Schilder zurechtgeschnitten. An den Rändern bleibt etwas Überstand. Vom Anlagenrand aus gesehen wirkt das später so, als ob die Schilder in einem grauen Rahmen hängen. Die Rückseite wird mit einem gleich großen Stück Karton beklebt. Nach dem Trocknen kann der Rahmen verschliffen und lackiert werden. Zuletzt werden die Streichholzpfosten noch passend abgelängt und schließlich aufgestellt.

Uwe Jung

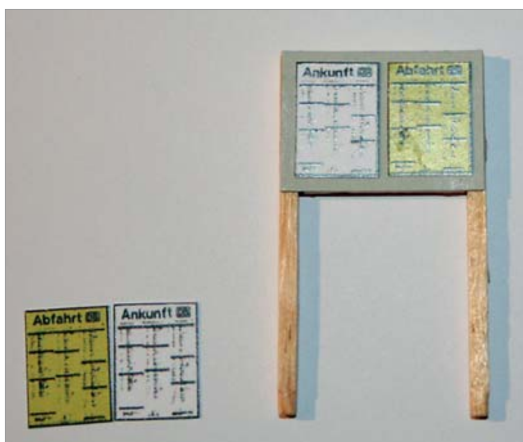


FOTO: UWE JUNG

Schaukästen mit Fahrplänen im Eigenbau.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Farbliche Akzente im Innenraum

Mit etwas Farbe kann die Inneneinrichtung deutlich verbessert werden

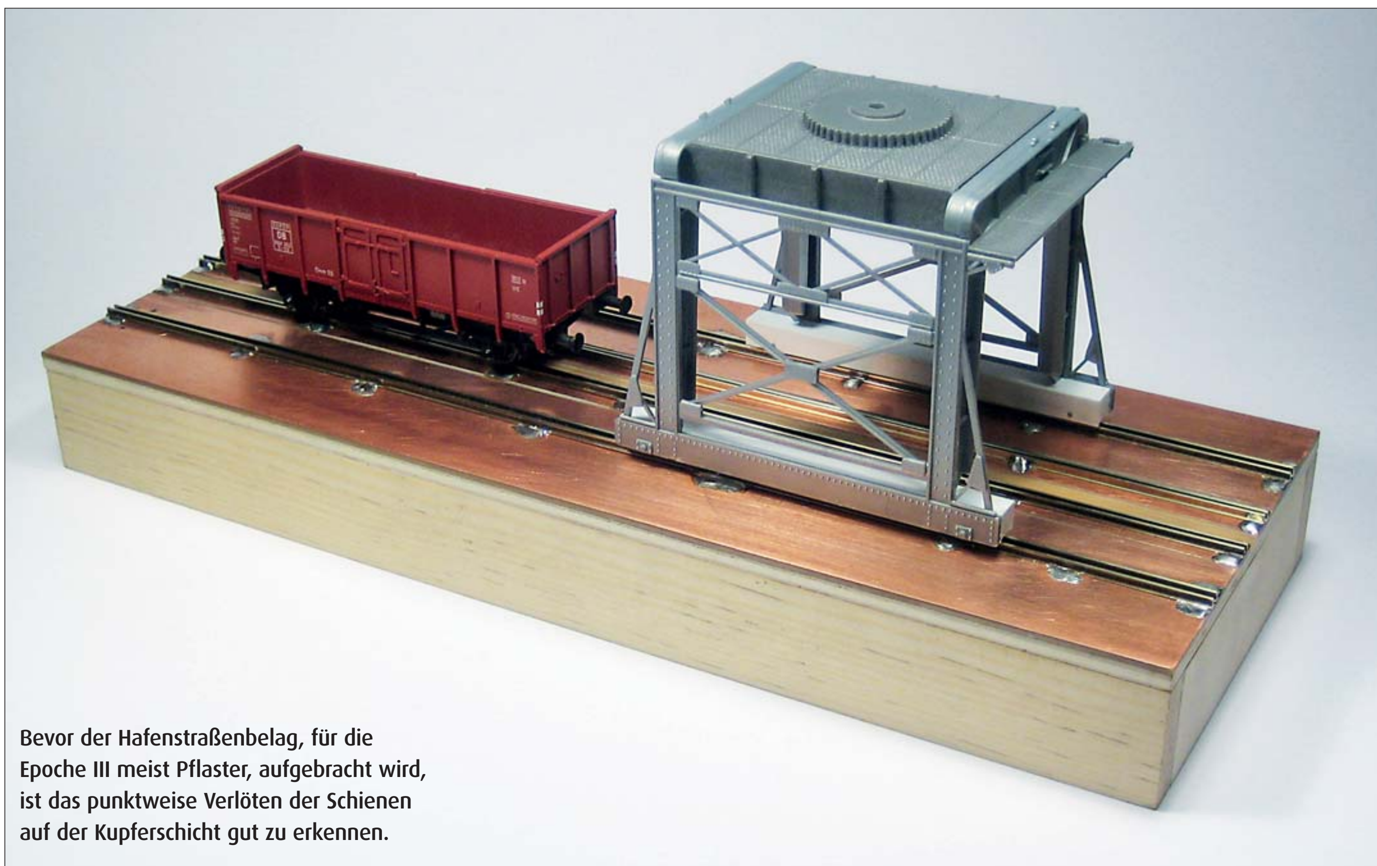
Sowohl der große TT-Modellbahnhersteller als auch Kleinserienproduzenten bringen immer wieder hervorragende Fahrzeugmodelle heraus, die nicht viele Wünsche offen lassen. Bei manchen Wagen wirkt es aber störend, dass das Innenleben meist aus sehr hellem Kunststoff besteht. So bietet die Sicht durch den Wagen vor allem bei Gegenlicht keinen schönen Anblick. Dem gilt es Abhilfe zu schaffen. Dafür ergab sich durch die Neuerwerbung der Epoche-III-Beiwagen VB 140 BCiv 34 und Civ 34 von Schirmer eine Gelegenheit. Das Oberteil der Fahrzeuge wird vorsichtig abgehoben. Ein leichtes Spreizen der Seitenwände genügt, um das Innenleben freizulegen. Die Fahrzeuge müssen nicht weiter demontiert werden. Mit einem Flachpinsel der Größe 0 werden als Erstes die Fußböden gestrichen. Diese waren beim Vorbild mit braunem Linoleum belegt. Demzufolge ist ein satter Braunton für unsere Fußböden geeignet. Mit dem Flachpinsel sind die Kanten zwischen dem Fußboden und den Seitenwänden beziehungsweise den Bänken gut zu erreichen. Die Bänke im Civ bestehen beim Vorbild aus Holz, also werden sie in einem beigen Ton angemalt. Die Seiten- und Trennwände können etwas dunkler gestaltet werden. Das Abteil der Dritten Klasse des BCiv erhält denselben Farbton. Um das ehemalige Zweite-Klasse-Abteil des BCiv, das nach der Abschaffung der Dritten Klasse in den 50er-Jahren noch eine Zeit lang die Polsterbänke behielt, besonders hervorzuheben, werden die Sitzbänke dunkelrot bepinselt. Epoche-IV-Bahner sollten zur Nachbildung des später benutzten Kunstleders grüne Farbe verwenden. In diesem Abteil können Seiten- und Trennwände etwas dunkler als in der Dritten Klasse ausfallen. Natürlich muss ein Anstrich erst trocken sein, bevor der zweite Schritt folgt. Es kommt hier zwar nicht auf sauberste Trennkanten an, kleine Nachbesserungen können das Aussehen jedoch schnell verbessern. Empfehlenswerte Farben gibt es von Revell (Aqua Color) oder aus dem Marabu-Dekormatt-Sortiment. Diese lassen sich auch untereinander mischen. Nach dem Trocknen verschwindet der unpassende Kunststoffglanz. Sind die Farben gut getrocknet, setzt man noch einige Figuren ein. Anschließend werden die Zurüstteile angebracht. Nach dem Aufsetzen des Oberteils ist der heimische Fahrzeugpark um einige schmucke Wagen reicher geworden.

Hans-Joachim Ewald



FOTO: HANS-JOACHIM EWALD

Die farblich behandelte Inneneinrichtung vor dem Zusammenbau, links auch schon mit Figuren bestückt.



Bevor der Hafenstraßenbelag, für die Epoche III meist Pflaster, aufgebracht wird, ist das punktweise Verlöten der Schienen auf der Kupferschicht gut zu erkennen.

Fahren, drehen, heben, senken: Mit drei Motoren und einer recht einfachen analogen Steuerung wird aus Fallers H0-Portalkran nach und nach ein voll einsatzfähiges Funktionsmodell. Die Bauanleitung berücksichtigt auch individuelle Abwandlungen.

Steuer-Geheimnis

Norddeutsche Anlagenthemen sind stark im Kommen und somit gewinnen auch Hafenmotive wieder an Bedeutung. Es fehlt jedoch an Verladekranmodellen der Epoche III, besonders für kleinere Fluss- und auch Sielhäfen. Bezahlbare Funktionsmodelle wären das Optimum, doch auch hier Fehlanzeige!

Bleibt folglich nur die Selbsthilfe unter dem Gesichtspunkt, dass auch nicht so versierte Modellbahner und -bahnerinnen keineswegs überfordert werden. Die Steuerung sollte daher analog und möglichst einfach zu verwirklichen sein. Für die Mechanik sollen möglichst viele handelsübliche Teile Verwendung finden.

Als Grundlage habe ich mich für den im Handel erhältlichen H0-Portalkranbausatz von Faller entschieden. Er bietet allerdings wenig Platz für die Antriebsmotoren. Auch ein Fahrwerk ist noch zu realisieren, da die Räder nur Attrappen sind. Für die analoge Steuerung sind sechs Zuleitungen erforderlich, aber nur die beiden Fahrschienen stehen zur Verfügung. Letztlich wurde auch für dieses Problem eine Lösung gefunden.

Fahrgestell und Antrieb

Zunächst habe ich die angedeuteten Räder mit einem Skalpell entfernt und aus Polystyrolstreifen ein U-Profil (8 x 7 x 8 mm) gefertigt. Vor dem Kleben habe ich die vier 8-mm-Streifen deckungsgleich in einen Schraubstock gespannt, um die 1-mm-Löcher für die Radachsen exakt ausgerichtet bohren zu können. Als Räder fanden beidseitig isolierte N-Radsätze von Roco Verwendung. Sie werden so gegeneinander auf die Achsen gepresst, dass die Spurkränze innen, die Laufflächen außen liegen und die überstehenden Isolierbuchsen einen elektrischen Kontakt verhindern.

Da ein Motor, sei er noch so klein, hier nicht unterzubringen ist, habe ich ihn unter das Straßenniveau verlegt. Er befindet sich



Der Blick unter die Grundplatte zeigt die Mechanik samt Schlitten und Führungen.

unter dem Schlitten, der durch die beiden Messingstangen gehalten und geführt wird. Das auf seiner Achse sitzende Ritzel greift in die darunterliegende Zahnstange ein. Je nach Polarität fährt der Schlitten in die eine oder andere Richtung. Die links und rechts montierten Mitnehmer werden durch einen Schlitz in der Grundplatte nach oben geführt und greifen dort ins Fahrgestell des Portalkrans ein. Der Motor erhält seine Spannung über die Messingstangen und die beiden Führungsbuchsen, Abstandsbolzen, deren 4-mm-Innengewinde durch Aufbohren entfernt wurde, so dass sie sauber gleiten.

Die Hafenstraße

Die Straßengrundplatte besteht aus 4 mm dickem Sperrholz, auf das eine kupferkaschierte Hartpapierplatte geklebt wird. Nun gilt es, die Schienen sowohl für den Kran als auch für die Eisenbahn aufzulöten. Entsprechend der Kranspurweite wird links und rechts in die Grundplatte je ein etwa 1,6 mm breiter Schlitz gesägt, aber nicht über die gesamte Plattenlänge. Die Kupferschicht muss ob sonst drohender Kurzschlüsse bis zum Ende getrennt wer-

Leitende Kupferschicht muss getrennt werden

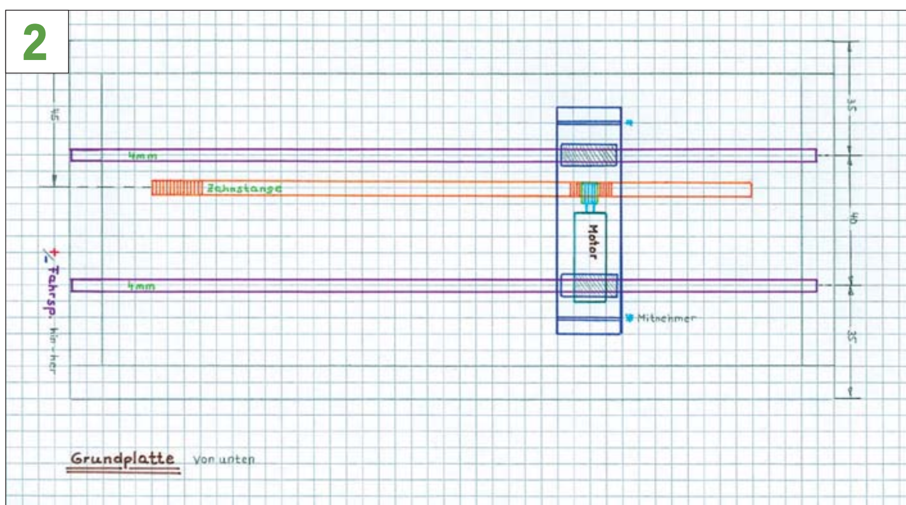
den. Aus Flexgleisen gewonnene Schienenprofile werden parallel zu den Schlitzen beiderseits punktweise angelötet.

Lässt sich der Kran leichtgängig auf den Schienen bewegen, wiederholt sich diese Arbeit mit der Montage der Schienen für die Eisenbahn. Gleichhohe Schienen aus N-Flexgleis werden zur Imitation von Rillenschienen zusätzlich im Innenabstand von 1,2 mm zu den H0-Schienen aufgelötet. Die Trennung der Kupferschicht zwischen den Schienenprofilen darf auch hier nicht vergessen werden.

Nun sind noch die Löcher für die Spannungsversorgung aller Schienenprofile zu bohren, die Litzen von unten durchzuführen und mit der jeweiligen Kupferschichtfläche zu verlöten. Diese sechs Kabel enden an einer Steckerleiste, an die später die Steuerung angeschlossen wird.

Weitere Motorisierung

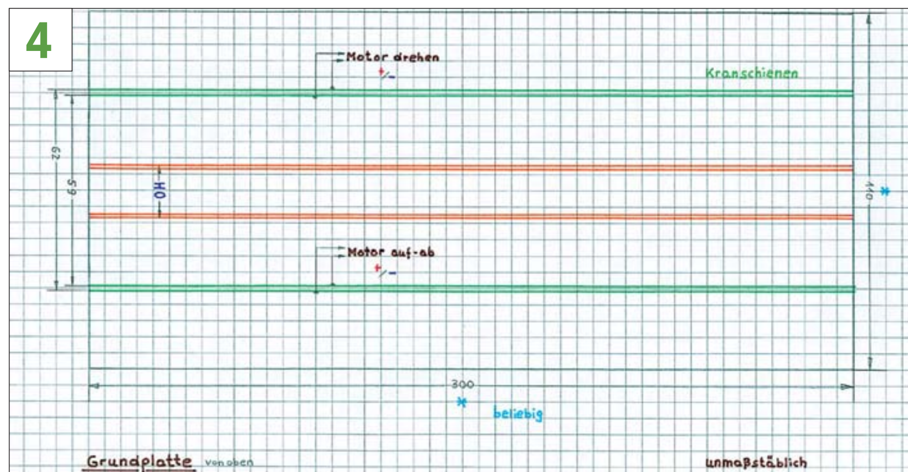
Der Motor für das Drehen des Krans wird mit UHU-Plus 300 endfest unter die Portalkrandecke geklebt. Ein auf seine Achse gepresstes Tellerzahnrad mit 20 Zähnen, Modul 0,5, stellt die Verbindung zur Drehachse des Krangehäuses mittels des dort aufgezogenen Ritzels her. Die beiden



Die Zeichnung zeigt nicht nur die Anordnung der für die Lauffähigkeit des Portalkrans erforderlichen Komponenten, sondern offenbart auch die hier individuell festgelegten Maße.



Die Längstrennung der kupferkaschierten Hartpapierplatte sollte geschwärzt werden.



Diese unmaßstäbliche Zeichnung der Grundplatte vermerkt nicht nur die beiden Schlitze, sondern auch alle für die Elektrik notwendigen Trennstellen auf der Kupferschichtseite.



Rollprobe: Das Fahrwerk des Portalkrans muss sich leichtgängig auf den ins Pflaster eingelassenen Schienen bewegen lassen.

schon vorher angelöteten Drähte führt man möglichst verdeckt zum Fahrwerk.

Auf kleine Platinenreste gelötete Drahtstücke aus Federbronze werden so gebogen, dass sie als Schleifer auf die Laufflächen der Räder drücken. Somit erklärt sich auch die Verwendung von zwei gegenseitig isoliert angebrachten Rädern. Da die jeweiligen Schienen ebenfalls gegeneinander isoliert sind, ergeben sich bei den beiden Kranschienen links und rechts insgesamt vier Stromzuführungen, also zwei je Motor. Die wegen der Mitnehmer etwas breiter geratenen Rillenschienen können wohl in Kauf genommen werden, heiligt hier doch der Zweck die Mittel!

Nun gilt es noch, den Motor fürs Heben und Senken einzubauen. Zunächst durchbohrt man den Zapfen des Krangehäusebodens mit einem 1,6-mm-Bohrer. Durch den Zapfen werden die Anschlusskabel nach unten geführt, um von dort, wie schon beschrieben, zum anderen Fahrwerk zu gelangen. Da die Seilführung möglichst mittig erfolgen muss, ist es notwendig, die Motorachse umzulenken. Mit Tellerzahnrad und Ritzel ist dies einfach zu

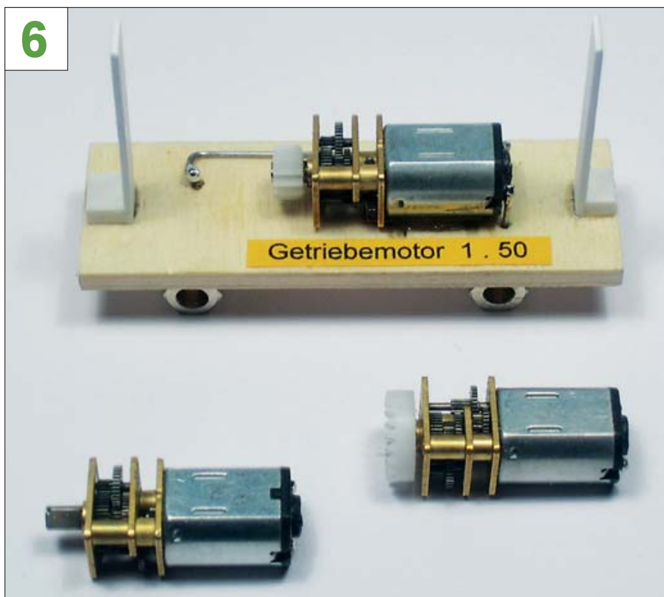
Schraube statt Kleber für eventuelle Reparatur

bewerkstelligen. Wegen nie auszuschließender späterer Reparaturen sollte das Kranhaus nicht mit dem Gehäuseboden verklebt, sondern verschraubt werden.

Die analoge Steuerung

Durch das Aufteilen der Kranschienen und die Platzierung des Antriebsmotors unter der Hafenstraße stehen vier plus zwei Leitungen zur Verfügung, Grundvoraussetzung für die analoge Steuerung.

Die verwendeten Getriebemotoren benötigen eine Spannung von maximal 7 Volt bei einer Stromaufnahme zwischen 20 und



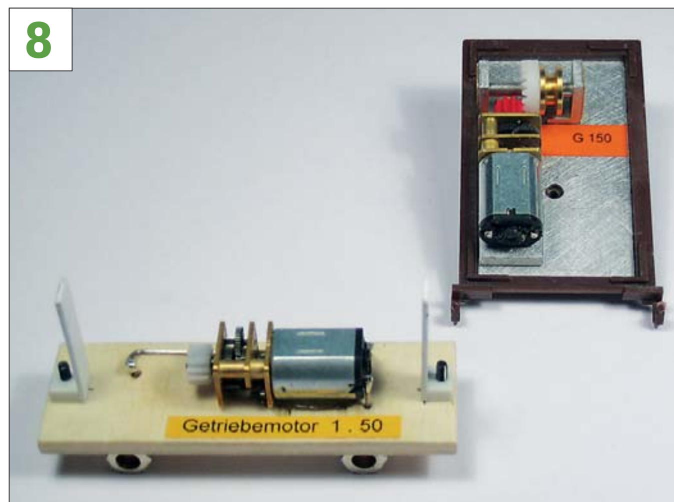
Drei von ihrer Bauart identische Motoren werden für Fahren, Drehen sowie Heben und Senken des Krans benötigt.

BEZUGSQUELLEN

Faller Portalkran	131 262	Fachhandel / Internet
Getriebemotoren	G 150	www.1zu87modellbau.de
Roco Radsätze N	20024	Fachhandel / Internet
Busch Kopfsteinpflaster	7078	Fachhandel / Internet
Zahnräder-Set	29 74 02	www.conrad.de
Zahnstange	23 78 92	www.conrad.de
Kippschalter (Taster)	MS 500 J	www.reichelt.de
Sonstige elektronische Bauteile		www.reichelt.de
Birkensperrholz		www.sperrholzshop.de



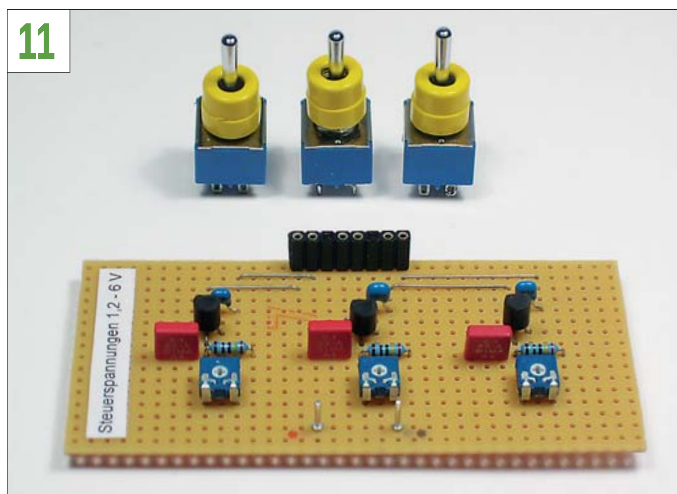
Reparaturen sind nie völlig auszuschließen, deshalb sollten Kranhaus und Kranhausboden auf keinen Fall dauerhaft verklebt werden.



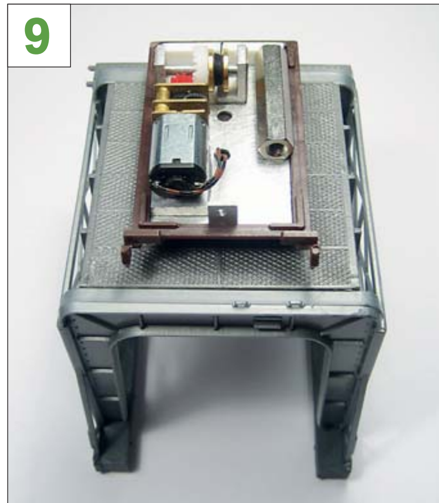
Fürs Heben und Senken des Krans durch den Getriebemotor ist eine Umlenkung mittels Zahnrads und Ritzels auf die Seilrolle notwendig.

50 mA. Da die Laufgeschwindigkeit des Krans eine andere ist als die beim Drehen, Heben oder Senken, habe ich separat einstellbare Spannungen vorgesehen. Drei Spannungsregler werden von einer 12-Volt-Gleichspannungsquelle gespeist. Mittels der Trimmpotis kann für jeden Motor die Spannung und damit seine Geschwindigkeit individuell eingestellt werden. Die Spannungsreglerausgänge führen an Kippschalter als Taster mit drei Stellungen. Eingeschaltet wird nur, wenn man den Kipphebel links oder rechts festhält. Zugleich wird die Polarität gewechselt. Kransteuerung fast wie mit einem Joystick! □

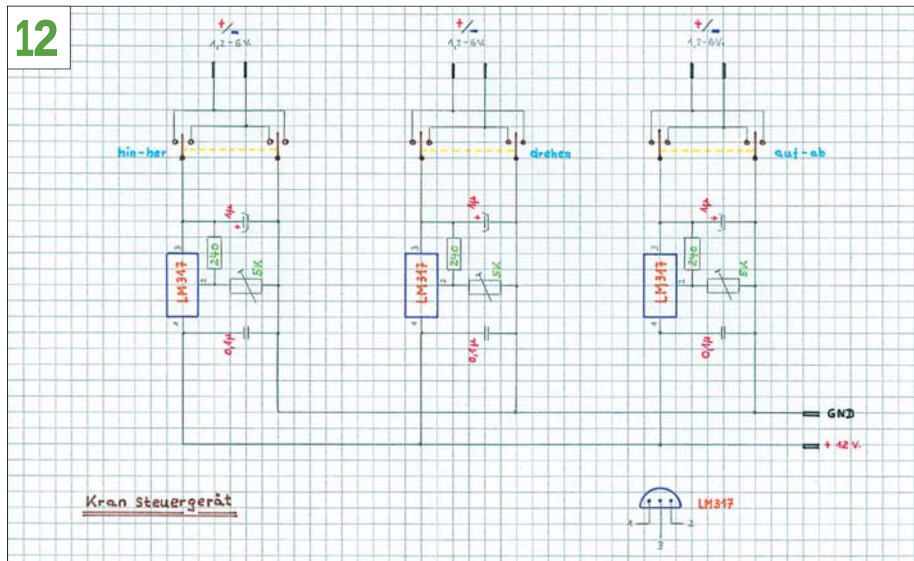
Heinzwerner Ombeck/hc



Übersichtliche Zahl von Bauteilen: Für die analoge Steuerung des Krans sind diese im Schaltplan unten näher bezeichneten elektronischen Komponenten nebst den drei Kipptastern erforderlich.



Blick aufs motorisierte Innenleben des Kranhauses: Das Anschlusskabel wird durch den aufgebohrten Drehzapfen geführt.



Separat einstellbar für unterschiedliche Motorendrehzahl: Die drei einzelnen Spannungsregler werden von der 12-Volt-Gleichspannungsquelle gespeist; die Ausgänge führen zu Kipptastern.

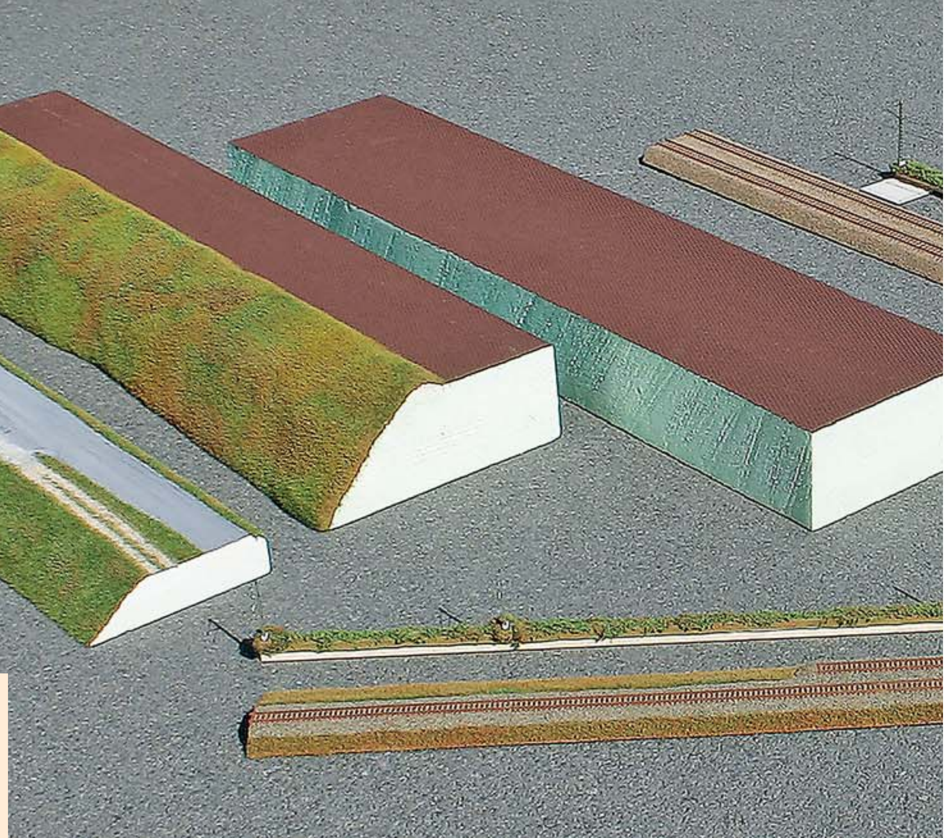


Motor fürs Drehen des Krans: Tellerzahnrad und Ritzel sorgen für die Verbindung zur Drehachse des Krangehäuses.



Fertig: Das Wasser des hier angedeuteten Hafenbeckens besteht aus umgedreht aufgeklebter Raufasertapete, mit Umbra (Revell Nr. 87) angestrichen und mehrfach mit Klarlack überzogen.

FOTOS, ZEICHNUNGEN: OMBECK





HINTER DEN KULISSEN

TEIL III

Den dritten und letzten Akt widmen wir nun primär der klassischen Felsengestaltung, zudem entlarvt sich klarer denn je das Gesamtkonzept.

Kein Zweifel: Vor allem wegen seiner speziellen Eigenschaften erscheint Gips zur Imitation steinerner Illusionen geradezu prädestiniert. Mit diesem Werkstoff gelingen sogar Einsteigern beeindruckende Felsformationen – Grund genug, jene Technik einmal wieder offiziell aufzufrischen.

Beste Gelegenheit hierzu bietet freilich die Anfertigung eines Felswand-Kulissensegments, mit welcher wir unsere Reihe nun heute, besser spät als nie, beschließen wollen. Deren zweiter Teil fand sich ja bereits im MODELLEISENBAHNER 12/2013. Lesern, die bisher nur eine recht vage Vorstellung vom Kulissen-Konzept entwickeln konnten, dürfte obiges Großbild nun endlich entscheidenden Aufschluss bieten.

Nahezu jede Fotoszene entsteht auf dem 120 cm breiten Basis-Segment (drittes von links), das sich mittels des Blocks rechts daneben bei Bedarf in die räumliche Tiefe, also nach hinten, erweitern lässt. Die Unterkanten der Bahndämme, welche zunächst in H0 respektive TT (quer im Vordergrund) gefertigt wurden, verschwinden jeweils in Drainagegräben. Deswegen steht auch der Brechpunkt der Wiese des Basis-Segments ein wenig über die eigentliche Oberfläche (die mattbraun eingefärbt wurde und quasi als Bühne für alle variabel zu errichtenden Szenen fungiert) hinaus.

So lässt sich mit wenigen Handgriffen immer etwas Neues schaffen – und mit viel Phantasie und weiteren Styrodurblöcken können sogar gestaffelte Szenerien aufgebaut werden, wie wir bereits im letzten Beitrag dieser Reihe zeigten. Bäume und Büsche werden ja stets lose drapiert, sie bestimmen die Wirkung aber freilich entscheidend mit. Letztlich lässt sich dank der Kulissensegmente in nur rund 30 Minuten

Alle bisher gebauten Kulissensegmente im Überblick: An dritter sowie vierter Stelle von links das Basis-Segment und dessen Erweiterung, massiv gefertigt aus Styrodurblöcken. Das Extra-Bild ganz links außen zeigt Felsdetails.

Vorbereitungszeit durchaus die perfekte Illusion eines komplett durchgestalteten Dioramas erzeugen, das dann aber nur eine einzige Fotoserie dominiert. Dieser Umstand garantiert zudem eine absolute Exklusivität der betreffenden Bilder. Jene intelligenten, immer wieder verwendbaren Einzelkomponenten sparen folglich gleichermaßen Zeit, Geld und Platz.

Unser Straßen-Segment weist eine keilförmig verlaufende Asphaltdecke auf, was auf Fotos im Hintergrund rein gar nicht störend auffällt, im Makrobereich aber die Verwendung für verschiedene Maßstäbe ermöglicht und zudem die illusorische Straßenbreite im jeweiligen Bildausschnitt frei wählen lässt. Der keilförmige Verlauf sorgt jedenfalls für eine übersteigerte Tiefenwirkung – übrigens auch ein alter Bühnentrick, um das Betrachterauge gezielt zu täuschen! Zusätzlich gibt es allerdings einen H0-Feldweg, der notfalls, wenn man Fahrzeuge anderer Maßstäbe fotografiert, auch mal mittels provisorischer Vegetation kaschiert werden kann oder – im Hintergrund – ohnehin kaum mehr auffällt.

Die wirklich perfekten Illusionen entstehen daher stets erst auf den Fotos, also im zweidimensionalen Bereich. Entscheidend ist dann stets auch das passende Hintergrundbild. Unser Spektrum erstreckt sich hier von den üblichen Wolkenhintergründen über Landschaftsfotos oder Gemälde bis hin zur Bluescreen-Technik, die



Aus Instant-Dispersionsspachtelmasse entsteht die Asphaltschicht, welche mit nassem Pinsel gleichmäßig verteilt wird. Auch unser Straßen-Kulissensegment entstand auf Styrodurbasis. Lediglich die Fahrleitungs- und Telegrafenleitungs-Kulissen fertigten wir auf Basis von Hartholzleisten.



Nasser Schaumstoff verleiht der späteren Asphaltschicht die typische Oberflächenstruktur.



Den Feldweg lässt eine Mischung verschiedener Asoa-Materialien authentisch wirken.



Unübertroffen sind Hekis Straßenfarben in ihrer Wirkung. Nass-in-Nass-Mischung macht's!



Leichtbau aus Styrodurplatten, innen hohl: So begann die Fertigung der Felswand-Kulisse.


6
Auch Fliegendrahtgitter kommt mal wieder zum Einsatz, mittels Heißklebers befestigt.


7
Knittereffekt erwünscht, Gitter-Kanten umgebogen: Die Felsen lassen sich schon erahnen.


8
Goldband-Fertigputzgips wird aufgetragen, fest in die Drahtgitter-Maschen gedrückt.


9
Borsten schaffen Feinstrukturen: Erstaunlich, wie der feuchte Pinsel Gips zu Stein wandelt!

das nachträgliche Einfügen beliebiger Bilddateien im Zuge der heutzutage ohnehin selbstverständlichen digitalen Bildbearbeitung ermöglicht. Hierbei ist allerdings stets auf eine optimale Verarbeitung der so genannten Matt-Line (dieser Anglizismus bezeichnet die Übergangslinie zwischen Vordergrund und eingefügtem Hintergrund) zu achten, was sich oftmals leider recht aufwendig gestaltet. Deswegen ist es auch heute noch vorzuziehen, die Szene vor einem Hintergrund-Poster aufzunehmen.

Verwendet man unsere hohe Felswand-Kulisse, ist ein zusätzliches Hintergrundbild in der Regel nur noch bei extremen Weitwinkel-Aufnahmen notwendig, welche die Oberkante der Felskulisse mit ins Bild rücken und somit ein Stückchen Himmel erfordern. Ansonsten lässt sich diese praktische Abschluss-Kulisse eben auch im mobilen Bereich sehr sinnvoll einsetzen, wo immer ein Modell auf die Schnelle und ohne aufwendige Hintergrund-Aufhängung fotografiert werden muss.

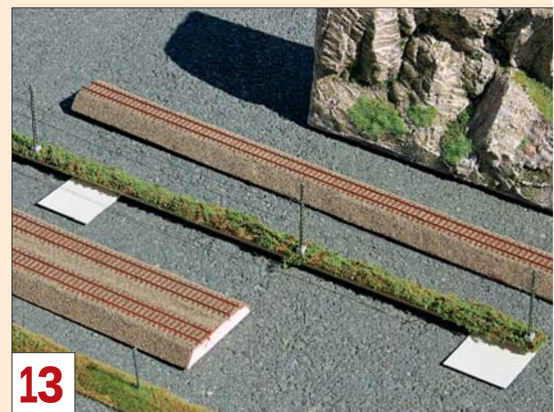
Um den Transport zu erleichtern, legten wir trotz der Verwendung von Goldband-Fertigputzgips auf Gewichtsersparnis Wert. So wurde die Gipsschicht dünner angelegt als im Landschaftsbau auf stationären Anlagen üblich. Die Technik des Behauens mittels Stechbeitels kam somit nicht zur Anwendung, stattdessen wurde die lange offene Zeit (zwischen Anrühren und Abbinden) des Materials ausgenutzt und sämtliche Gesteinsformationen im weichen Zustand mit der Spachtelklinge modelliert. Letztlich fallen die Strukturen dadurch etwas weicher aus, was einerseits auf eine ältere (also bereits von der Witterung geschliffene) Felswand, andererseits auf eine weichere Gesteinsart schließen ließe. Dieser Effekt lässt sich noch verstärken, indem die Oberfläche des frisch abgebundenen Materials mit den Spitzen eines feuchten Borstenpinsels regelrecht malträtiert wird. Mehr verraten unsere Bilder.

Wie im wirklichen Leben sollte man im Künstlerischen manchmal nicht zaghaft agieren, um bestimmte Effekte zu erzielen. Auf der Bühne geht's schließlich auch oft ruppig zu, was dann am Ende aber, lässt man das Stück vor dem geistigen Auge Revue passieren, dessen spezifisches Pathos ausmacht: Hintergründig sowie präzise durchdacht ist's gewesen – und die Kulissen waren letztlich doch nur ziersames Beiwerk! □ *Michael Robert Gauß*


10
Eine wässrige Lasur in dunklem Graubraun bietet die Basis für die weitere Einfärbung.


11
Graniertechnik: Mit nahezu trockenem Pinsel wird Hellgrau auf die Spitzen gebracht.

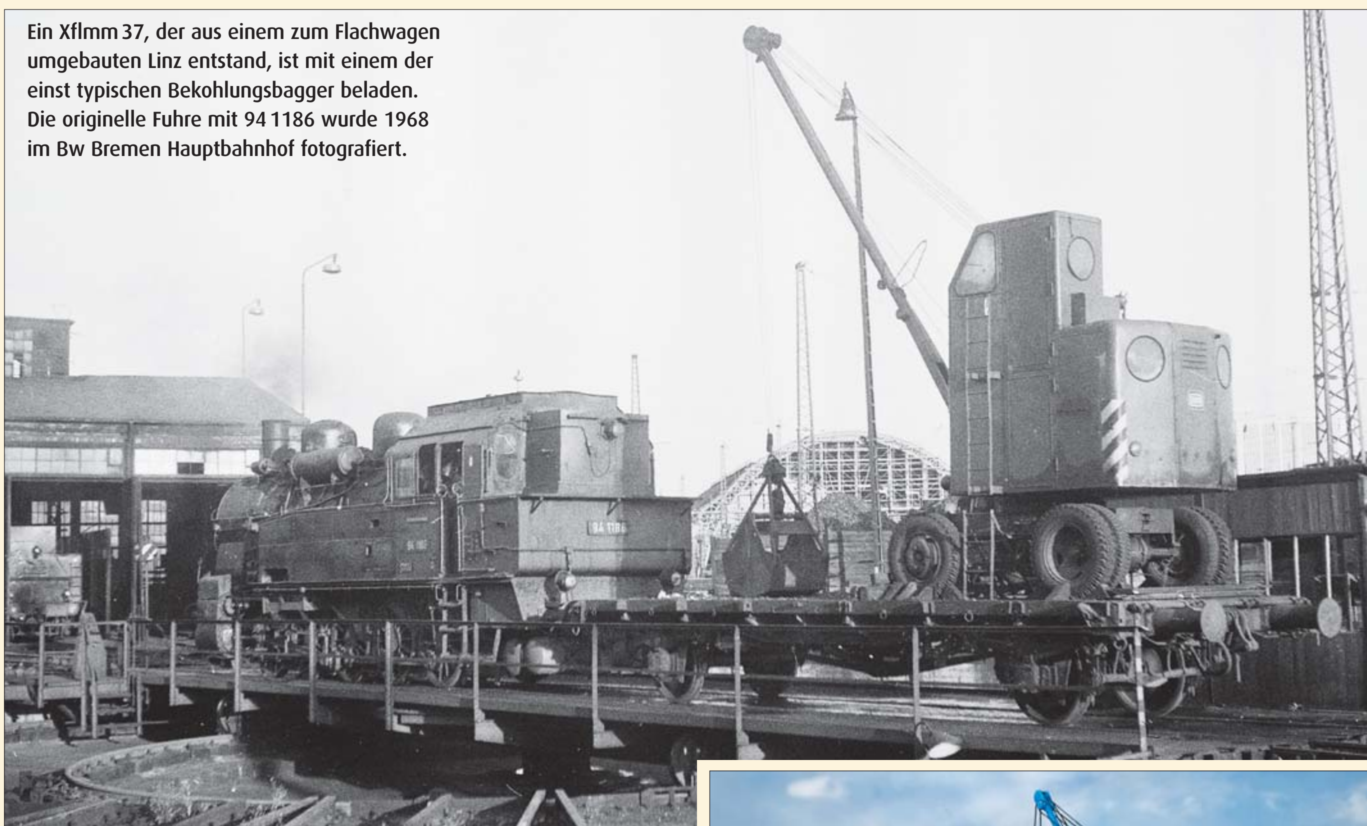

12
Feinarbeit mit transparenten Aquarellfarben in warmen Tönen, ehe die Begrünung erfolgt.


13
Detailansicht: Fahrleitungs-Kulisse mit Kartonzungen, die man unter die Gleistrasse schiebt.

L wie Linz

Not macht bekanntlich erfinderisch. Daher entstand kurz vor dem Zweiten Weltkrieg eine neue Güterwagengattung, die sich vielseitig verwenden ließ.

Zwei in Einem



Ein Xflmm 37, der aus einem zum Flachwagen umgebauten Linz entstand, ist mit einem der einst typischen Bekohlungsbagger beladen. Die originelle Fuhre mit 94 1186 wurde 1968 im Bw Bremen Hauptbahnhof fotografiert.

FOTO: NORBERT RIGOLL, SLG. NORBERT LIPPEK

Warum eigentlich Linz? Und warum Altona, Elberfeld und Oldenburg? Die Reichsbahn entschied sich der Einfachheit halber, die Grundbauarten ihrer Güterwagen alphabetisch durchlaufend gemäß den Reichsbahn-Direktionen zu bezeichnen. So entstanden die Gattungsbezirke. Über den Entstehungszeitraum unseres Güterwagens gibt es deshalb keinen Zweifel. Denn nach dem 1938 erfolgten so genannten „Anschluss Österreichs an das deutsche Reich" gab es bald auch neue, ergänzende Gattungsbezirke wie Linz und Villach. 1939, bei Auslieferung der ersten Wagen, liefen die Kriegsvorbereitungen des NS-Regimes längst auf Hochtouren. Dies wirkte sich auch auf die Güterwagenentwicklung aus. Die



Beladen mit einem ähnlichen Fuchs-Bagger von Kibri, lässt sich dieses Motiv mit dem Liliput-Modell des Xflmm 37 auch in H0 nachstellen.


FOTO: HANNES ORTLIEB

MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER


Hier ist neben dem Arnold-Linz in Spur N ein verwandter Wagen der Gattung Villach desselben Herstellers zu sehen. Der Vorbild-Villach erhielt höhere, feste Bordwände.


Die Reichsbahn rüstete einige Linz nach dem Krieg mit neuen Stahlseitenwänden aus. Heris bietet diese Vorbilder in TT an.

moderne Schweißtechnik hatte im Waggonbau bereits Einzug gehalten. So wurde auch der Ommr Linz in geschweißter Bauart geliefert. Das reduzierte Eigengewicht konnte in eine relativ lange Bauform mit einem Achsstand von sechs Metern investiert werden. Um trotzdem eine gute Verwindungssteifigkeit des materialsparend konstruierten Fahrwerks zu gewährleisten, erhielt der Linz sein charakteristisches räumliches Sprengwerk, welches sowohl Längs- als auch Querkräfte aufnehmen konnte. Bemerkenswert ist die Gestaltung der Bordwände. Die Bauart Linz wurde mit nur einen Meter hohen, abnehmbaren Wänden ausgestattet. Das Geländer bei Waggons mit Bremserbühne war entweder umlegbar oder versenkbar ausgeführt.

Die Güterwagengattung Linz ist ein echtes Kind ihrer Zeit

Hier offenbart sich der eigentliche Hintergedanke bei der Beschaffung, die Eignung als Flachwagen für den Transport von leichten Militärfahrzeugen. Die erste Serie besaß noch innenliegende Fischbauchträger, 1941 änderte man die Konstruktion auf außenliegende, gerade durchgehende Langträger. Die Konstruktion des Wagens war offenbar ein voller Erfolg, denn bis 1943 wurden rund 25000 Exemplare gebaut. Zunächst kamen sie tatsächlich für zahlreiche Militärtransporte als reine Flachwagen zum Einsatz. Nach dem Krieg war der vielseitig verwendbare Linz über ganz Europa verstreut. Die Bundesbahn verfügte zunächst noch über gut 6000 Wagen, die sie als Omm(r) 32 einreihte. Erst in den 60er-Jahren lichtete sich der Bestand. 1978 wurde der letzte Linz der DB, nun UIC-konform als El 027 bezeichnet, aufs Abstellgleis geschoben. Etliche Linz, die nur noch als Flachwagen verwendet wurden, erhielten bei der DB später die Bezeichnung Xflmm 37.

FOTO: WILLKE, SLG. CARSTENS


Die Bundesbahn verstärkte in den 50er-Jahren einige Ommr 32 mittels angeschweißter Blechträger; Stuttgart Hauptgüterbahnhof 1963.

Für die Modelleisenbahn ist dieser Wagen in allen wichtigen Spurweiten erhältlich. Liliput bietet eine gut gelungene Nachbildung in den unterschiedlichsten Varianten - auch als reiner Flachwagen - für H0 an. Leider ist das prägnante räumliche Sprengwerk etwas grob gehalten, denn die Längs- und Diagonalstreben sind zu voluminös ausgefallen. Die Querstrebe ist sogar lediglich als undurchbrochenes Bauteil dargestellt. Der Kleinserienhersteller „AW Lingen" bietet dem Umbauwilligen hier Abhilfe in Form eines feinen Neusilber-Ätzbausatzes für ein neues Sprengwerk an. Für TT gibt es Modelle von gleich zwei Herstellern, Heris und Schirmer, die ebenfalls in zahlreichen Versionen lieferbar sind. Der TT-Linz von Schirmer ist fein detailliert, der Heris-Wagen ist demgegenüber etwas einfacher gehalten. Dafür ist das Sprengwerk bei Heris exakter nachgebildet. Zu guter Letzt erhalten natürlich auch N-Bahner ihren Linz, der von Arnold gefertigt wird. Auch diese Nachbildung ist sehr ansprechend ausgeführt und maßstäblich umgesetzt worden. □

Alexander Bergner

Der Linz mit Reichsbahn-Beschriftung rechts lief 1985 bei den Jubiläumsparaden in Nürnberg mit. Das Bild unten zeigt, wie gut das TT-Modell von Schirmer seinem Vorbild nachempfunden wurde.

VORBILDFOTO: WAIDELICH, SLG. CARSTENS







Dank umfangreicher Detaillierung mit vielen Ansetzteilen fällt der relativ große Spalt im Kessel direkt oberhalb des Umlaufs kaum auf.



Der Kuppelraddurchmesser entspricht etwa dem der BR 23 und 38. Die Einströmrohre bewegen sich leichtgängig und sicher.



Der große Abstand zum Tender ist der langen Kupplung geschuldet. Der Packung liegt zusätzlich eine um vier Millimeter kürzere Kupplung bei.

Just als dank der Wiederaufarbeitung der UP 4014 die legendären „Big Boys" wieder in aller Munde waren, erschienen von MTH neue, gut ausgestattete Modelle der Dampflokgiganten in H0.



Der neue „Big Boy" in H0 bläst reichlich Rauch aus beiden Schornsteinen, aber zu Gunsten des Familienfriedens nicht ganz so heftig wie in dieser Fotomontage.

Über Zugkraft braucht man bei diesem H0-Schwergewicht kaum zu diskutieren, soviel ist gewiss. Daran mangelt es dem ohne Tender bereits über ein Kilogramm schweren und wie beim Vorbild von acht Achsen angetriebenen Modell nicht. Beide Triebwerke sind kurvenbeweglich, im Maßstab 1:1 ist das hintere starr. 437,5 Millimeter beträgt der vom Hersteller geforderte minimale Halbmesser, in 547-Millimeter-Radien auf der MEB-Testanlage sprangen die Laufachsen aber noch gelegentlich aus den Schienen. Der Bogenläufigkeit auf Modellbahngleisen sind übrigens die abweichenden Abmessungen des Achsstands und somit der Länge über Puffer (vgl. Tabelle auf S. 66) geschuldet.

Über 30 Digitalfunktionen und 1,4 kg Gewicht – ein Modell der Superlative

Vorausgesetzt, man betreibt die Lok mit 128 Fahrstufen, lässt sie sich bereits bei langsamer Fahrt fein regeln und die Kriechgeschwindigkeit liegt bei etwa 3 km/h. Allerdings war im Test in den untersten Fahrstufen noch eine leicht ruckende Bewegung auszumachen, bevor diese ab etwa FS 3 bei rund 5 km/h vollends gleichmäßig war. Die maximale Geschwindigkeit beträgt mit 12-Volt-DCC-Zentralen nur etwa 109 km/h, sind die amerikanischen MTH-Modelle doch bis 24 Volt ausgelegt. Schneller dürften die „Big Boys" in ihrer nur 18-jährigen Einsatzperiode ohnehin selten unterwegs gewesen sein. Zugelassen waren sie für etwa 130 km/h. Beeindruckend ist der (digitale) Auslauf: Regelt man ad hoc von 128 auf 0 herunter, lässt die Programmierung die Maschine noch mehrere Meter ausrollen, bevor sie allmählich zum Stillstand kommt.

Überhaupt sind die elektronischen Finessen zahlreich. Als

Mikes großer Junge

vorbildlich empfand die Redaktion neben den doppelt achssynchronen Abdampfschlägen (zwei Triebwerke) die unkomplizierte Regelung des „Proto-Sound 3" getauften MTH-Soundsystems. Mittels Potentiometers am Tender, verdeckt vom Wasserkastendeckel, lässt sich die Lautstärke im Analogbetrieb einfach regeln. Außerdem bietet die Funktion F6 Digitalbahnern die Option, die Gesamtlautstärke auf einfachste Weise zu verringern oder zu erhöhen. Gleiches gilt für das Dampfvolumen. Auch dafür gibt es jeweils ein Potentiometer und eine Funktionstaste.

MTH („Mike's Train House") spricht von über 100 Soundsamples, die zufällig oder beabsichtigt wiedergegeben werden. Es gibt fünf verschiedene Pfeifsignale, den Klang des Läutewerks, eine Umschaltung von Fahrgeräuschen bei schwerer oder leichter Last, Wartungsklänge, Kupplungsgeräusche sowie etliche Ansagen und weitere Funktionen.



Auch der gewaltige Tender bietet dem Auge etliche Einzelheiten, obenauf zudem echte Kohle. Die Stromaufnahme erfolgt über alle Räder.



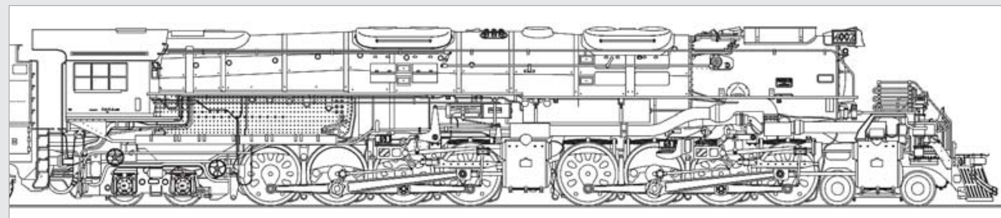
Fotos: Rainer Albrecht

Das auf- und abblendende Spitzenlicht und die übrigen Lichtfunktionen lassen sich per Funktionstasten unabhängig schalten.

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

UP 4007 in H0 von MTH



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB

 **STECKBRIEF**

Hersteller: MTH
Bezeichnung: 4007 der Union Pacific (UP)
Nenngröße/Spur: H0
Konstruktionsjahr: 2014
Epoche: 1941 bis 1959
Katalognummer: 180032061
Andere Ausführungen: 180032075 (Wechselstrom)
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gesamtgewicht: 1461 Gramm
Preis: 659 Euro (UVP)

 **ELEKTRIK**

Stromabnahme: Kuppelachsen der Lok und alle Tenderachsen
Motor: Hochleistungsmotor mit Schwungmasse
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal, Führerhaus, Nummernschilder

 **MECHANIK**

Kraftübertragung: Vom Motor auf alle acht Kuppelradsätze
Schwungmassen: Eine
Haftreifen: Zwei

 **SERVICE**

Gehäusedemontage: Nicht vorgesehen
Zurüst-/Tauschteile: Schornsteinabdeckung, Lok-Tender-Kupplung, Kupplungsimitation vorn, Treibachse ohne Haftreifen
Bedienungsanleitung: Ausführliche und leicht verständliche Anleitung mit umfangreicher Erläuterung der Digitalfunktionen

Fs = Fahrstufe digital
v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
* getestet mit ESU ECoS

Fahrwerte	Fs	v0 (km/h)	S0 (cm)
v_{min}*	2	3	–/–
v_{max}*	128	109	–
v_{max} Vorbild*	–	128	–

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	40510	465,6	483,2
Achsstand Lok	22085	253,9	260
Achsstand Tender	9957	114,4	115,1

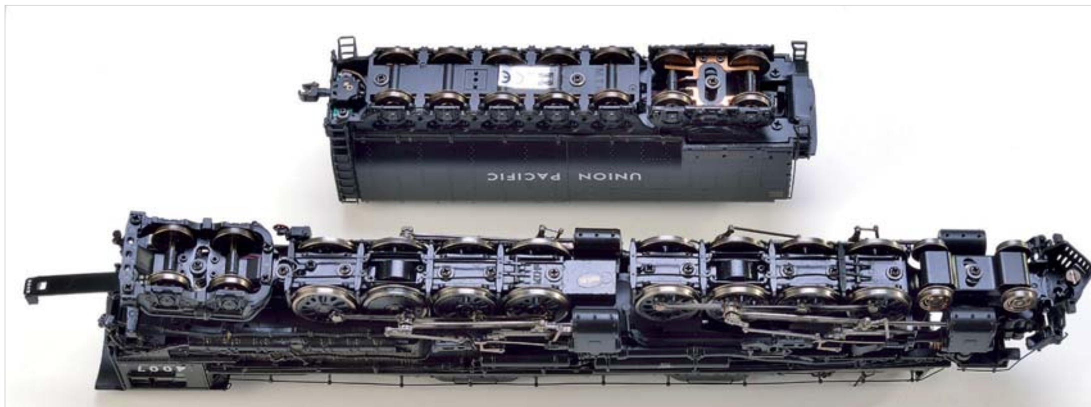
Selbst der Dopplereffekt einer vorbeifahrenden Lokomotive lässt sich simulieren. Anzumerken bleibt, dass der volle Funktionsumfang nur im MTH-eigenen DCS-Modus abgerufen werden kann. Doch auch der DCC-Betrieb steht diesem nur

Mehr als 100 Sound-Samples

wenig nach. Selbst Analogfahrer werden mit vielen Ton- und Lichteffekten beglückt.

Obwohl Mikes „großer Junge“ zunächst durch Größe beeindruckt, punktet MTH ebenso mit der Qualität des Spritzgusses und im Detail. Etliche Einzelheiten sind separat angesetzt. Nur die kleinsten Handräder sind nicht durchbrochen. Der Führerstand ist, obwohl kaum einsehbar, weitgehend nachgebildet und die Armaturen sind farblich ausgelegt. Die Spurkränze entsprechen der RP-25-Ausführung und das Gestänge wirkt plastischer, als es ist. Erhältlich sind fünf Varianten mit den UP-Nummern 4005, 4007, 4013, 4016 und 4018. Den Deutschland-Vertrieb hat die Firma Busch inne.

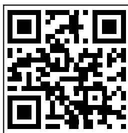
Neben einer umfangreichen Anleitung liegen der Packung eine Treibachse ohne Haftreifen, das Werkzeug zum Wechseln derselben, Ersatzhaftreifen, eine kürzere Lok-Tender-Kupplung, weitere Kleinteile und etwas Dampfdestillat bei. □ *Olaf Haensch*



Eine Zerlegung des Modells durch den Käufer ist nicht vorgesehen. Lediglich die hintere Treibachse kann zum Tausch der Haftreifen oder zum Auswechseln der gesamten Achse leicht herausgenommen werden.

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen kurzen Film zum neuen H0-Modell von MTH. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Die Diesellok-Zukunft der DBAG liegt den Modellbahnherstellern 2014 sehr am Herzen. Gleich sechs Modelle wurden in Nürnberg angekündigt, vier in H0, eines davon von ACME.

Silber für ACME!

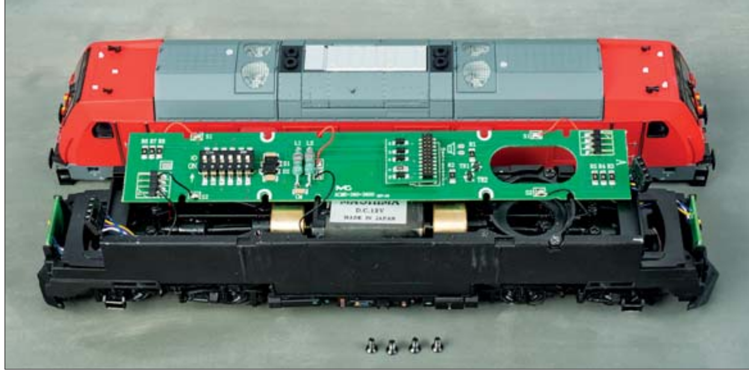


Das ACME-Modell der 245 003 zieren noch die provisorischen Drehgestelle, auf denen die Lok während der Innotrans ruhte.

Zweiter Platz, was den Zieleinlauf der zur diesjährigen Messe vorgestellten Modelle der 245 beim Modellbahnhändler angeht. Von den angekündigten Nachbildungen sind zwei bereits zu haben (Piko: Siehe MEB 07/2014). Doch neben der Zeitmessung ist zur Medaillenvergabe durch die Modellbahner vor allem die B-Note entscheidend. Unser Test soll dazu beitragen, diese zu ermitteln. Dabei könnte sich am Silber-Rang vielleicht noch etwas ändern.

Die 245 von ACME, einer Modellschmiede aus Mailand, bezieht sich auf das während der Innotrans in Berlin vorgestellte Vorbild. Die ersten drei Maschinen unterschieden sich in einigen Details von den Serienloks (ab 245 004). So waren noch die Drehgestelle der einmotorigen Diesel-Traxx eingebaut, auch die Lüftergitter und Wartungsklappen für die vier Motoren waren anders ausgeführt. ACME hat diese Unterschiede formtechnisch berücksichtigt und kann zukünftig trotzdem auch die Serienloks nachbilden.

Im analogen Betrieb glänzt die ACME-Lok durch seidenweichen Lauf. Weitgehend geräuschlos gleitet die 245 über die Gleise, sowohl Schleichfahrt als auch Höchstgeschwindigkeit werden den vor-



Zwei Schwungmassen sorgen für Fahrdynamik, links liegt der Mikroschalter, mittig die Schnittstelle und rechts die Aussparung für einen Lautsprecher.



FOTOS: BAUER-PORTNER

So bunt können nur moderne Fahrzeuge sein. Dem Modellbahner soll es Recht sein, dass alle Farben wiederzufinden sind.

bildorientierten Modellbahner überzeugen. Der Auslauf fällt dank der beiden Schwungmassen angemessen aus.

Ausgerüstet mit 21-poliger Schnittstelle, ist das Modell für den Soundeinbau vorbereitet. Die LED-Beleuchtung wirkt leider nicht ganz gleichmäßig, das obere der drei Spitzenlichter ist eindeutig zu hell. Über einen Mikroschalter auf der Hauptplatine können Schluss- und Spitzenlicht für jede Stirnseite im Analogbetrieb separat ein- und ausgeschaltet werden.

Die Drehgestelle glänzen durch scharfe Gravuren und erstaunliche Tiefenwirkung, viele Teile sind angesetzt. Auch die Geberleitungen zu den Radlagern wurden nicht vergessen. Vervollständigt wird das perfekte Erscheinungsbild durch feine Sandleitungen aus Metall, sauber gravierte und bedruckte Imitationen der Bremsscheiben und niedrige Spurkränze. Auch die Nachbildung der Tiefanlenkung der Drehgestelle fehlt nicht.

An den Seitenwänden der ACME-245 fällt auf, dass im Gegensatz zur Konkurrenz aus Sonneberg alle 20 Sicken der großen Lüftergitter nachgebildet wurden, daher musste man auf die durchbrochene Darstellung der Gitter verzichten. Die Nachbildung der vier Dachlüfter ist unterhalb der feinen, hier allerdings sehr wohl durchbrochenen, geätzten Gitter gut zu erkennen.

Ein großer Pluspunkt des ACME-Modells sind die vollständig detaillierten Fronten: Auf einer Seite sind werksseitig alle Zurüstteile und ein geschlossener Schneepflug montiert. Die rot und gelb abgesetzten Absperrhähne an den Bremsschläuchen stechen ebenso ins Auge wie die gelben Trittbügel unter den Puffern oder die Steckdosen unter den Frontfenstern. Diese wiederum zieren feinste Scheibenwischer, die als schwarz lackierte Metallätzteile ausgeführt sind. Auch die Trittbleche sind beim ACME-Modell durchbrochene feine Ätzbauteile.

Mit weiteren Zurüstteilen erhält auch die zweite Lokfront ihre Details. Zudem lassen sich beide Fronten für den uneingeschränkten Betriebseinsatz mit verkleinerten Imitaten von Bremsschläuchen und Kupplung versehen. Lackierung und Bedruckung sind lupenrein ausgeführt. Hier wurden keine Mühen gescheut und neben den Grundfarben der Lok nicht weniger als acht Zusatzfarben verwendet: vom Orange für Warnhinweise am Tank bis hin zum Goldton der Tankstutzen.

Die Bedienungsanleitung ist etwas knapp ausgefallen, alle wesentlichen Informationen sind jedoch zu finden. Insgesamt bietet ACME ein Paket an, bei dem nur in sehr wenigen Punkten Abstriche gemacht werden müssen (Beleuchtung, Bedienungsanleitung). Angesichts des geforderten, für heutige Zeiten noch moderaten Preises ist die Mailänder 245 eine sehr gute Wahl. □ *Andreas Bauer-Portner*

Damals, im Jahr 2012 auf der Innotrans, … … standen die Fahrzeuge zwar in anderer Zusammenstellung, aber Fotografen waren und sind immer im Bild. Das ACME-Modell lohnt schließlich jeden näheren Blick.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ACME
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 60420
- **Antrieb:** Mittelmotor mit zwei Schwungmassen, Schnecken-Stirnradgetriebe wirkt auf alle Radsätze
- **v_{max}(12 V):** 175 km/h
- **v_{min}(1,4 V):** 4 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Haftreifen:** Zwei
- **Schnittstelle:** 21-polig MTC
- **Beleuchtung:** LED
- **Preis:** 176, 50 Euro (UVP)

Nach der kleinen V 60 der DB folgt nun der Bundesbahn-Großdiesel par excellence: ESU liefert die ersten Varianten der V 200 und 220 aus. Die Neu-Ulmer haben wieder ein paar Schippen Loktechnik draufgelegt, wie unser Test zeigen wird.

Klassik neu interpretiert

Das ist wirklich ein starkes Stück – und ein schwerer Brocken dazu! Weitgehend aus Metall gefertigt, angenehm mattrot lackiert und schon auf den ersten Blick meisterlich umgesetzt, blickt die neue V 200 dem Käufer aus der ESU-Packung entgegen. Liebe also auf den ersten Blick?

Man kann es zwar kaum erwarten, dieses Hightech-Modell aufs Gleis zu stellen, dennoch sei zunächst die Erwähnung der äußeren Vorzüge erlaubt. An den Führerständen und am Motorraum fallen sofort die V 200-typischen großen Fenster auf. Erstere überzeugen durch Weiträumigkeit, auch großgewachsene Preiser-Lokführer können dort eine entspannte Arbeitshaltung einnehmen. Bedienungselemente wie die Handbremskurbel an der Rückwand, Fahrschalter und Bremsventil sind nachgebildet.



Nein, die vier Rotoren drehen sich nicht, obwohl es so aussieht, als ob sie es könnten.



Profan, aber typisch für die Epoche IV: Das einstige Paradepferd der DB muss sich mit einem Nahverkehrszug aus Silberlingen begnügen.

Der Clou ist aber der Motorraum, der nicht nur über die komplett nachgebildete Inneneinrichtung mit den vielen Leitungen und Aggregaten verfügt, sondern auch den Blick durch das Fahrzeug hindurch ermöglicht, wie bei der großen Lok damals am Bahnsteig durch eines der beiden Fenster.

Ein Knaller sind auch die durchbrochenen Lüftergitter im Bereich der Dachschrägen. Ein Genuss für Auge und Ohr, denn so können die Geräusche der beiden Lautsprecher ungebremst ins Freie dringen.

Dass V 200-Drehgestelle trotz der freiliegenden Radscheiben alles andere als langweilig sind, beweist die ESU-Umsetzung. Herrlich in die Tiefe gehende Details, feine Sandfallrohre und ein angenehmes Mattschwarz der Radsätze und Blenden machen die Betrachtung des Fahrwerks zum Genuss. Auch das Gehäuse gibt keinen Anlass zur Kritik, alle Details wie zum Beispiel die Tankeinfüllstutzen sind scharfkantig graviert.



Effektvoll: Zusätzlich zur Führerstands-Illumination gibt es auch eine Führerpultbeleuchtung, die, wie auch das Motorraumlicht, separat schaltbar ist.

Bedruckung und Lackierung sind makellos und vielfarbig aufgetragen, auch die Pufferträger sind beschriftet. Selbst ein in einer Rahmenöffnung auf der rechten Lokseite verborgener Absperrhahn ist rot angelegt. Gemäß Anschriften ist die 220 022 im Bw Oldenburg, einem der beiden Auslauf-Bws der DB für die 220, beheimatet und hat ihre Untersuchung im AW Nürnberg am 22. März 1977 erhalten.

Details und Highlights, wo man hinsieht. Ein Klasse-Modell

Eine Lokfront ist bereits ab Werk vollständig zugerüstet und mit geschlossener Schürze versehen. Nicht nur die Rangiertritte an den Lok-Ecken und über den Puffern sind als feinste, durchbrochene und lackierte Ätzteile angesetzt, sondern auch die Auftritte zu den Führerständen. Sehr schön: die angesetzten Scheibenwischer oder Haltegriffe, beides aus elastischem Kunststoff. Die Beschreibung der Feinheiten ließe sich noch lange fortsetzen, doch nun wird es Zeit für die Probefahrt.

Diese sollte im Digitalbetrieb erfolgen, analog ist deutlich weniger Spaß zu erwarten.

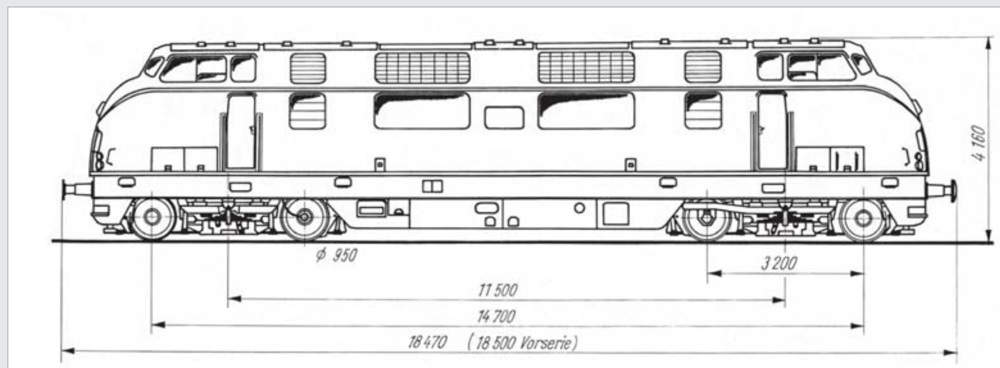




Das flachere „V“ beweist es: Es handelt sich um eine MaK-Lok. Auch ansonsten ist alles richtig gemacht an der Modell-Lokfront.

MESS- UND DATENBLATT

220 022-8 der DB von ESU



ZEICHNUNG: ARCHIV MEB

 **STECKBRIEF**

Hersteller: ESU
Bezeichnung: 220 022-8 der DB
Nenngröße/Spur: H0
Konstruktionsjahr: 2014
Epoche: IV
Katalognummer: 31081
Gehäuse: Metall
Fahrgestell: Metall
Gewicht: 596 Gramm
Stromsysteme: DC, DCC, SX sowie AC, M4 und Motorola
Preis: 399,00 Euro (UVP)

 **ELEKTRIK**

Stromabnahme: Alle Achsen, „PowerPack“-Kondensator
Motor: 5-poliger, schräg genuteter Hochleistungsmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzen- und -Schlusssignal, Rangiersignal, Führerstands- und Führerpultbeleuchtung, Motorraumbeleuchtung
Sonstiges: Zwei lastabhängige Raucherzeuger, Kurvenquietschen

 **SERVICE**

Gehäusedemontage: Nach Lösen von vier Schrauben abnehmbar
Zurüstteile: Pufferträgerdetails, Ersatz- und Kleinteile
Bedienungsanleitung: Ausführlicht mit Vorbildinformationen

 **MECHANIK**

Kraftübertragung: Vom Motor auf drei Radsätze
Schwungmassen: Zwei
Haftreifen: Zwei, diagonal

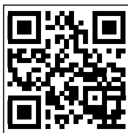
Fahrwerte (DC/AC)	Fst.	v_0 (km/h)	S_0 (cm)
v_{min}	1	2	–
v_{max} Vorbild	128	140	40

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
LüP	18470	212	213
Achsstand DG	3200	36,8	36,8
Höhe über Sok	4160	47,8	50,4

Schon die Beleuchtung, die nach Betätigung der F-Tasten sanft aufglimmt oder verlischt, kann begeistern: Im beleuchteten Führerstand ist zusätzlich auch das Bedienpult erhellt, beides fahrtrichtungsabhängig. Zweckmäßigerweise lässt sich mit F5 und F6 gleich die Gesamtbeleuchtung (Spitzen-/Schlusslicht und Innenbeleuchtung) pro Führerstandseite ausschalten. Die Motorraumbeleuchtung tut ihr Übriges für einen effektvollen Auftritt der Lok. Dazu trägt auch der Sound bei, der natürlich den Klang beider Maybach-MD-650-Motoren realistisch nachahmt. Beim Anlassen geht sogar kurz das Bordnetz in die Knie, erkennbar am dunkleren Lampenschein. Kurven- und Weichenquietschen, lastabhängiger Turbosound, das alles macht Freude. Zum Rauch-Effekt gilt das schon mehrfach Geschriebene: Wer es mag, wird auch damit glücklich, der Rauch wird schließlich ebenfalls lastabhängig ausgestoßen.

Insgesamt, auch eingedenk der perfekten Betriebsanleitung mit 24 deutschsprachigen Seiten, des reichhaltigen Zubehörs und der aufwendigen Verpackung, macht ESU ein Angebot, zu dem man eigentlich nicht nein sagen kann. So erhält die Neuinterpretation des Lok-Klassikers, auch hinsichtlich des aufgerufenen Preises, die Note „sehr gut“. □ *abp*

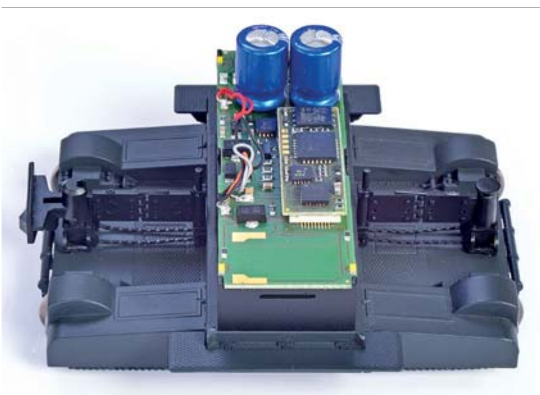
»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie sich die ESU-220 in Betrieb an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



FOTOS: RAINER ALBRECHT



Geradezu genial ist die Raumaufteilung in der 220 gelöst. Vollgepackt mit je zwei Lautsprechern und Raucherzeugern bleibt trotzdem noch Platz für eine freie Durchsicht über die Motorraumeinrichtung hinweg.



Das Innere zeigt sich aufgeräumt und übersichtlich. Gut erkennbar: die Kondensatoren.

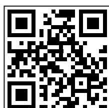
Die immer größer werdende Zahl der Spur-0-Freunde darf sich auf Brawas erstes angetriebenes Modell im Maßstab 1:45 freuen: Es ist der winzige Breuer-Rangiertraktor.

Minimallok

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Nenngröße:** 0
- **Bestellnummer:** 31001
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse und Pufferkondensatoren wirkt auf zwei gefederte Achsen
- **Funktionen:** Zweilicht-Spitzensignal, eingebauter Sounddecoder
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Metall
- **Gewicht:** 254 Gramm
- **Preis:** 349,90 Euro (UVP)

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie den Traktor beim Rangieren. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Im Jahre 1913 wurde von der 1871 gegründeten Breuer AG aus Höchst ein kleines Fahrzeug für Firmen mit Bahnanschluss entwickelt, die sich keine richtige Rangierlok leisten konnten oder wollten. Das rund drei Tonnen schwere Gefährt gleicht sein geringes Eigengewicht dadurch aus, dass es den zu rangierenden Wagen beim Ankuppeln leicht anhebt und damit sein Reibungsgewicht enorm vergrößert. So erklärt sich auch das ungewöhnliche Erscheinungsbild des 1914 patentierten Breuer-Traktors. Die ersten Ausführungen des Rangierfahrzeugs hatten noch keinen Führerstand und verkauften sich schleppend. Erst der Typ IV mit geschlossenem Führerhaus und immerhin 65 PS brachte in den 30er-Jahren den wirtschaftlichen Durchbruch. Der Breuer entstand in Lizenz auch in anderen europäischen Ländern. Nach dem Krieg folgte dann der Typ VL, der bis 1955 gebaut wurde. Selbst einige Staatsbahnen hatten den Traktor im Bestand. Brawa schuf ein Spur-0-Modell, an dessen Erscheinungsbild kaum etwas auszusetzen ist. Die aus Metall gefertigte und damit ausreichend zugkräftige Minimallok des Typs VL lässt in puncto Maßstäblichkeit und Detaillierung keine Wünsche offen. Besonders fein ausgeführt ist die – beim Modell funktionslose – Waganhebevorrichtung. Nur die sämtlich aus Kunststoff gefertigten Anbauteile trüben die Freude etwas, da sie leider nicht matt nachlackiert wurden und deshalb mit ihrem Plastikglanz leicht hervorstechen. Gegen die Fahreigenschaften gibt es dagegen nicht das Geringste zu sagen: Im Digitalbetrieb fährt der Breuer mit einer kaum messbaren Geschwindigkeit an und hält dieses Schneckentempo dank der Pufferkondensatoren selbst bei weniger sauberen Gleisen ein. Beide Achsen sind gefedert gelagert. Mit umgerechnet rund 40 km/h (Vorbild: 25 km/h) ist die Höchstgeschwindigkeit etwas überhöht. Die Soundfunktionen, vom Motorklang bis zum Wagenanheben, hören sich realistisch an. Es gibt eine Führerstandsbeleuchtung, das nicht zu helle Spitzenlicht wechselt mit der Fahrtrichtung. Gekuppelt werden kann mit der Lenz- oder der Originalkupplung, wobei erstere leider nicht immer auf Anhieb einhakt. □ *A. Bergner*

Klarer Fall: Dieses Fahrzeug bereichert jede Anlage



Der kleine Rangiertraktor war sicher schon immer ein kurioses wie nützliches Fahrzeug.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Die richtige Lok auch für kurze N-Güterzüge: Die 92.20 weiß durch gute Fahreigenschaften zu überzeugen.

Die neu konstruierte 92.20 von Minitrix kam vereinzelt schon 2013 in den Handel, nun sind weitere Modelle der charakteristischen Rangierlok zu haben.

Pfälzer Rangierknubbel



Auch die Heizerseite der Lok ist mit allerlei Anbauteilen versehen und gibt das typische Erscheinungsbild der Lok treffend wieder.

Auch wenn das Vorbild der Minitrix-Neukonstruktion vielleicht etwas verbaut und knubbelig erscheinen mag, das Modell überzeugt in (fast) allen Belangen und erfreute beim Test.

Die pfälzischen R 4/4 wurden ab 1917 in Dienst gestellt, ab 1918 folgte der Nachbau als bayerische Lok. Dort waren die 49 Maschinen auch die längste Zeit im Einsatz: In großen Bahnhöfen wie München, Nürnberg, Regensburg, Plattling oder Ingolstadt hobelten sie die Gleise bis 1962.

Die Modellkonstruktion ist ganz auf den Rangierbetrieb ausgelegt und optimiert. So besitzt die 92.20 keine Haftreifen, dafür eine Stromabnahme über alle acht Räder. Alle Radsätze sind über Zahnräder angetrieben, die beiden mittigen Radsätze mit Höhenspiel gelagert. Selbst üble Bogenweichen mit Kunststoff-Herzstück wurden klaglos befahren.

Die Fahreigenschaften der analog wie digital (SX, DCC) zu betreibenden Lok können überzeugen, die Höchstgeschwindigkeit mit umgerechnet 63 km/h (digital) beziehungsweise 78 km/h (analog) ist angenehm moderat. Digital kriecht das Modell mit zirka 1 km/h, analog beginnt die Fahrt technisch bedingt erst mit 28 km/h bei über 6 Volt. An beiden Lokenden erfreuen eine Kurzkupplungskinematik und eine realistisch wirkende LED-Beleuchtung.

Die Beschriftung ist lupenrein, vierfarbig und in richtiger Größe aufgebracht, daher ist das messingfarbene Fabrikschild nicht vollständig lesbar. Die Detaillierung des Lokaufbaus aus Kunststoff ist ansprechend ausgefallen, am Kessel sind viele Details wie Handläufe und Sandfallrohre freistehend ausgeführt. Maßstabsbedingt fehlen aber einige Leitungen und Armaturen. Schade, dass die Vorbildgeschichte der preußischen T 13 in der Anleitung nicht vorkommt und die Gravur der Kohleladung fehlt. Den im Führerhaus sichtbaren Motor kann man mit schwarzer Farbe tarnen. Insgesamt eine Empfehlung! ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung und Finish sehr gut; realistische Beleuchtung; perfekte Laufeigenschaften im Digitalbetrieb*

KONTRA: *Keine Kohlenachbildung; Kesseldetails; Anleitung*

PREIS: *199,95 Euro (UVP, digital)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Aus der Hubschrauberperspektive vermag die Lok ebenfalls zu gefallen, sieht man von der Feinstaub-Kohlenladung einmal ab.

Der Traktor kommt leider zu spät: Die vier Eanos-Wagen sind schon randvoll beladen mit dem herbstlichen und zuckerhaltigen Ladegut.



Ein schön zusammengestelltes Themenset von Trix bietet dem Modellbahner die Möglichkeit, eine moderne Rübenverladung mit der Bahn im Maßstab 1:87 nachzustellen.

Ab in die Zuckerfabrik

Wesentlicher Bestandteil des Sets ist der Lasercut-Bausatz einer modernen Rübenverladung mit Entladetrichter, Förderbändern und hoch liegender Schütte zum Beladen der Eisenbahnwaggons. Der sauber gefertigte Kartonbausatz von Modellbau Laffont kann dank der ausführlichen und fehlerfreien Anleitung ohne größere Probleme zusammengesetzt werden. Man sollte aber etwa drei Stunden Bauzeit veranschlagen. Einziger Schwachpunkt: Die Rückwand am Verladetrichter ist etwas zu kurz ausgefallen und findet deshalb keinen Halt zwischen den Trägern der Verladung. Zwei kleine, in die Ecken geklebte Streifen aus Kartonresten beheben das Problem.

Der Wiking-Traktor ist wie der Hänger (leider ohne Kipp-Funktionen) sehr ordentlich gefertigt und kann mit Zurüstteilen (Spiegel, auf den Bildern nicht montiert) noch verfeinert werden.

Die vier im Set enthaltenen Eanos-Hochbordwagen nach Vorbildern der SBB sind bereits ab Werk realistisch und dezent gealtert, was insbesondere dem Wagen in Bonbon-Rosa gut tut. Die Detaillierung der Wagenmodelle entspricht weitgehend dem derzeitigen Standard. Die von Duha-modely in Tschechien gefertigten, einfach herausnehmbaren Ladeguteinsätze wirken weitgehend realistisch. Die Korngröße und die Verschiedenfarbigkeit der verwendeten Rapskörner sind stimmig. Was fehlt, ist der nach der Ernte und auch nach dem ersten Waschen noch an den Rüben haftende Mutterboden, der deutlich stumpfere Farben ergibt. Der Glanz des Modell-Ladegutes sollte daher mit einer kräftigen Prise Pulverfarben vermindert werden. Auch das Umfeld der Verladung und das Bauwerk selbst sollten kräftig erdfarben gealtert werden. Doch Vorsicht: Dazu muss der Kartonbausatz vorbereitet werden, entweder durch Einfärben aller Bauteile mit Acrylfarben oder durch eine Behandlung mit Tiefengrund. □ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Zueinander passende Zusammenstellung im Set; gealterte Hochbordwagen; Passgenauigkeit und Detaillierung der Rübenverladung*

KONTRA: *Details an den Wagen*

PREIS: *179,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◭



Der Lasercut-Kartonbausatz der Verladung benötigt mit knapp 7 x 19 Zentimetern nicht viel Platz an der Ladestraße.



Neben dem mächtigen Fendt-939-Traktor (Wiking-Modell) wirken die Details der Verladung (und die Bauersleut´) richtig filigran.



So reinrassig wohl selten unterwegs: Ex-CIWL-Wagen als DR-Zug.

Von Rivarossi kommt ein Wagenset mit ehemaligen Luxuswagen im Mitropa-Rot der Epoche III für H0.

Edel-Mitropa

Nach dem Krieg verblieben etliche Schlaf- und Speisewagen der ehemaligen CIWL beziehungsweise ISG im Bereich der DR. Die Mehrzahl dieser Wagen wurde Stück für Stück in Gotha oder Görlitz wiederaufgearbeitet und in Betrieb genommen. Dabei erfolgten, bei jedem Wagen durchaus unterschiedlich, einzelne Bauartänderungen und Umbauten, teilweise wurden auch Schlaf- in Speisewagen umgebaut. Entsprechend vielfältig war das Erscheinungsbild, das im Modell aus naheliegenden Gründen nur schwerlich darstellbar ist. Die von Hornby/Rivarossi gewählten Wagennummern der roten Wagen sind jedenfalls für den Mitropa-Bestand in der DDR richtig gewählt. Der Packwagen muss als schöne, aber vorbildfreie Ergänzung angesehen werden. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Wichtige Ergänzung für internationale Schnellzüge der DDR; gute Detaillierung; sauberes Finish*

KONTRA: *Im Detail nicht vorbildgerecht; Preis*

PREIS: *229,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒

„Man gönnt sich ja sonst nichts" – beim Vorbild und nun auch im Maßstab 1:160 von Kato/Lemke.

CIWL-Luxus nach Hongkong

Anno 1988 ließ Albert Glatt, damaliger Chef des Reisebüros Intraflug und Besitzer eines vollständigen Luxuszuges aus ehemaligen CIWL-Wagen, einen Traum Wirklichkeit werden: eine Reise im Orient Express von Paris über Moskau und Peking nach Hongkong. 15 CIWL-Wagen, bei denen an den Grenzen zu Russland die Drehgestelle getauscht wurden, dienten 60 erlesenen Gästen für 19 Tage und 15000 Kilometer als rollendes Luxushotel.

Kato/Lemke bringt den Paradezug erstmals mit Normalspur-Drehgestellen und um einen Servicewagen ergänzt für die N-Bahner in Europa heraus. Im edlen, dunkelblau-goldenen Schuber werden zwei Wagenkassetten und ein interessantes Begleitheft geliefert.

Neun verschiedene Typen von Pullman-, Speise-, Schlaf- und Servicewagen, zwei verschiedene Drehgestelle und jeweils authentische Beschriftungen stehen für die gebotene Vielfalt des Zugsets. Alle Modelle sind sauber und glänzend in Dunkelblau und fallweise Cremeweiß lackiert. Die Bedruckung mit feinsten Zierlinien ist tadellos ausgeführt, die Fenster mit teilweise goldfarbenen Rahmen und das plastisch wirkende CIWL-Logo tun ihr Übriges für den perfekten Luxus in Spur N. □ *abp*



Erstmals wurde auch ein Servicewagen als N-Modell umgesetzt. Er läuft auf Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz.



International ist die Beschriftung der Wagen.



Das macht Eindruck: Zwei Schuber voller Luxuswagen.

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT

AUF EINEN BLICK

PRO: *Schöne Detaillierung; perfektes Finish; einfache Nachrüstung der Innenbeleuchtung*

KONTRA: *Keine NEM-Kupplungsaufnahme; keine Kurzkupplungskinematik*

PREIS: *498 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar



Das Giftgrün ist eine typische Farbe der 1970er-Jahre und steht dem Fiat 131 ausgesprochen gut.

Der Fiat 131 Mirafiori wird bei Brekina im Maßstab 1:87 wiederbelebt.

Italo-Limo

Der Fiat 131 war die Mittelklassen-Limousine aus Turin im Zeitraum zwischen 1974 und 1984. Manche kennen das Modell auch als Mirafiori, benannt nach dem gleichnamigen Turiner Werk. Heutzutage sind die Modelle wirklich selten geworden, böse Zungen behaupteten damals, die Mirafioris würden schon beim Händler zu rosten beginnen. Das Salz auf unseren Straßen haben die sonnenverwöhnten Italiener nicht vertragen. Wer heute noch ein gut erhaltenes Fahrzeug besitzt, darf sich glücklich schätzen. Das Brekina-Modell überzeugt mit einer guten Formgebung und stimmigen Proportionen. Die Gravuren sind ordentlich und die Scheiben klar und sauber eingesetzt. Auch Felgen und Räder sind gelungen. Der giftgrüne Lack ist deckend aufgetragen. Lediglich der schwarze Farbauftrag zeigt einige Schwächen: An manchen Stellen ist er etwas zu dick, und ein paar schwarze Spritzer sind auch zu entdecken. □

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Formgebung; gute Lackierung*

KONTRA: *Schwächen bei schwarzem und silbernem Farbauftrag*

PREIS: *9,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Wartet samt Fahrer auf den nächsten Notfall: Im werkseigenen Kundendienst ist der H0-Borgward-Pritschenwagen einsatzbereit.

Im Zeichen des Rhombus: Mit dem H0-B 611 als Werkstattwagen gelingt Wiking ein Achtungserfolg.

Frontlenker

Das Vorbild des Anderthalbtonners B 611 wurde bei Borgward in Bremen von 1957 bis 1962 in verschiedenen Versionen als Kastenwagen, Tiefpritsche und Bus gebaut. Die Lüdenscheider entschieden sich für den Pritschenwagen nach Vorbild des werkseigenen Borgward-Kundendienstes. Das H0-Modell gefällt sich im Charme klassischer Wiking-Miniaturen. Kein Wunder, fanden doch bei der Realisierung auch historische Formen in neuer Zusammenstellung Verwendung. Fans der Wiking-Klassiker ficht das nicht an, im Gegenteil: Silbern ausgelegte Scheinwerferhöhlen, der typische 50er-Jahre-Abschlepphaken mit Seilrollenimitation, fehlende Scheibenwischer, Spiegel und Nummernschilder reihen das mit Werkzeugkofferausrüstung und Kabineninneneinrichtung ausgestattete Modell nahtlos in den H0-Nostalgie-Fuhrpark ein. Ein wenig störend wird dagegen der durchgefärbte Kunststoff in Schilfgrün empfunden. □ *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; Verarbeitung; Bedruckung; Bereifung; Fünflochfelgen; Nostalgiecharme*

KONTRA: *Kunststoffanmutung; Scheinwerfer; Abschlepphaken*

PREIS: *Zirka 10 Euro*

URTEILE:

KOMPAKT

Viessmann: H0-Lanz-Bulldog mit Beleuchtung

Sehr fein wirkt es, wenn die Fahrzeuge auf der Anlage zu abendlicher Stunde mit Beleuchtung glänzen, nicht nur auf der Schiene, sondern auch auf der Straße. Bei Viessmann ist eine Reihe von Fahrzeugen zu haben, die ab Werk mit feinen LED ausgestattet sind und über fertig verdrahtete Vorwiderstände und Dioden an das übliche 16-Volt-AC-Netz der Anlage angeschlossen werden können. Der Lanz erfreut außerdem durch recht feine Detaillierung. □ *abp*



FOTO: RAINER ALBRECHT

AUF EINEN BLICK

PRO: *Nettes Vorbild; gute Detaillierung; fertig verdrahtet*

KONTRA: *Scheinwerferhalter schief aufgeklebt*

PREIS: *33,50 Euro (UVP)*

URTEILE:



Mit dem Motiv einer eingleisigen Nebenbahn in H0, die ein kleines luxemburgisches Flusstal durchquert, belegte der Niederländer Wim Wijnhoud in Utrecht den zweiten Platz.

In Windeseile

Die Reise führt in den hügeligen und waldreichen Norden des kleinen Herzogtums Luxemburg. Man schreibt die frühen 1960er-Jahre, als es noch Eisenbahnbetrieb auf Nebenstrecken gab, die heute oftmals abgebaut sind, wie etwa die Verbindung von Wiltz ins belgische Bastogne.

Der kleine fiktive Ort Wolzerdange liegt in dieser Region in einem Flusstal. Die örtliche Bevölkerung lebt größtenteils von der Holzwirtschaft, die auch für den überwiegenden Teil des Güterverkehrs auf der Schiene sorgt. Daneben gibt es noch eine Brauerei und ersten zaghaften Tourismus, der wiederum die Triebwagen, die auf der eingleisigen, kurvenreichen Strecke verkehren, vor allem an den Wochenenden auslastet. An Werktagen nutzen Pendler, die bei den Stahlwerken im Süden des Landes tätig sind oder in der gleichnamigen Hauptstadt des Herzogtums zur Arbeit müssen, die Dieselfahrzeuge. Noch verkehren auf den Nebenstrecken auch



Eine Lok der CFL-Baureihe 54 überquert den Wolzerbach. Die Maschine ist auch hierzulande als G 12 ein Begriff. Rund 20 Loks dieses Typs waren bei der CFL im Einsatz.



Die eleganten De Dietrich-Triebwagen in ihrer ansprechenden Lackierung waren ein über die Landesgrenzen hinaus bekanntes Markenzeichen der Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL).

Dampflokomotiven, aber nicht nur im Personenverkehr gewinnt der Selbstzünder langsam die Oberhand.

So stellt sich der Erbauer, der Niederländer Wim Wijnhoud, den historischen Hintergrund seines Meisterwerks vor. Als Kind sei er oft mit seinen Eltern in Luxemburg gewesen und kennt die Landschaft ganz gut. Allerdings nicht jene Zeit, die auf seiner Anlage dargestellt wird, denn Wijnhoud ist erst 45 Jahre alt und seine Erinnerungen reichen höchstens bis in die 70er-Jahre.

Bei dieser Anlage ging es ihm vor allem um authentischen Landschaftsbau. Das insgesamt 7,5 Meter lange Ensemble besteht aus fünf Segmenten. Insgesamt erkennt man drei große Abschnitte. In der Mitte dominiert der Kreuzungsbahnhof Wolzerdange mit seinen drei Bahnsteig- und einigen wenigen Abstellgleisen. Bei Ein- und Ausfahrt aus dem Bahnhof durchqueren die Züge jeweils kleine Tunnels, so dass an den beiden Anlagenenden eigenständige Abschnitte entstehen. Neben den Schienen prägt der Fluss den Ort Wolzerdange, der auf Höhe des Ortes parallel zu den Gleisen fließt.

Das Zentrum der Anlage ist Wolzerdange

Wijnhoud besitzt neben seiner guten Beobachtungsgabe und seinem modellbauerischen Geschick vor allem ein hervorragendes Gefühl für Proportionen. Sein Architekturstudium dürfte ihm dabei sicherlich helfen. Außerdem fällt auf, dass auf der gesamten Anlage kaum gerade Linien zu finden sind, selbst im Bahnhof liegen die Gleise in einer Kurve. So entstehen



Eine leichte Steigung führt zu den oberen Häusern der Gemeinde Wolzerdange. Ob sich die beiden Damen über das jüngste Opel-Modell, den Kadett A, unterhalten, ist ungewiss.

Die Vorserien-Schienenbusse wurden auch von der CFL bestelllt. Eine zweiteilige Garnitur wartet am Hausbahnsteig auf eine Zugkreuzung, während die Dampflok 3031, deutschen Eisenbahnfreunden als Baureihe 91 vertraut, auf den nächsten Güterzug wartet.

keine harten Kontraste und Brüche. Alles scheint zu fließen. Wijnhoud hat dieses Stilmittel ganz bewusst eingesetzt. Die nur 60 bis 85 Zentimeter breiten Segmente erhalten so eine hervorragende Tiefenwirkung, die vom eigens angefertigten Fotohintergrund von Jowi nochmals betont wird. Auf diese Gesamtwirkung zielte Wijnhoud ab, als er die Anlage plante: „Details sind wichtig, aber das Gesamtdesign erzeugt die Stimmung."

Ungläubiges Erstaunen erntet der Niederländer, wenn er die Bauzeit verrät: Zwei Jahre und die Familie, versichert er, sei auch nicht zu kurz gekommen. Das ist umso überraschender, als Wijnhoud verrät, dass selbst die Bäume wie auch die Gebäude zum allergrößten Teil im Eigenbau entstanden. Der Mann hat nicht nur Talent, er ist auch fix und bastelt in Windeseile.

Besondere Tricks hat Wijnhoud nicht, der Bau ist vergleichsweise konventionell. Die Landschaftsgrundstruktur schuf er mit

Detailreichtum allein genügt nicht

Styrodur-Platten, feinere Strukturen entstanden aus Pappmaché oder Gips. Brücken und Tunnelportale sind überwiegend aus Gips, der in Formen von Langmesser oder Anita-Dekor gegossen wurde.

Die grüne Landschaft entstand aus Grasmatten und Begrünungsmaterial von Mini-Natur, Modell-Scene, Polak und anderen. Hunderte von Bäumen sind, bis auf wenige Ausnahmen, ebenfalls das Ergebnis heimischer Fleißarbeit. Zum Teil entstanden sie aus alten Bäumen, die neu belaubt wurden, oder im vollständigen Eigenbau mit einem Drahtgrundgerüst.

Das Dorf Wolzerdange besteht aus 13 Wohngebäuden, einem Hotel, einer Kirche und den Bahnhofsgebäuden. Auch bei den Häusern verwirklichte Wijnhoud seine eigenen Vorstellungen. Wenn die Gebäude wie etwa der Bahnhof und der Güterschuppen nicht sogar völlig im Eigenbau nach luxemburgischen Vorbildern entstanden, dann sind es zumindest Umbauten und Kombinationen verschie-

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Fünfteilige H0-Segment-Anlage in offener Rahmenbauweise**
- **Maße:** 7,5 x 0,65 – 0,8 m
- **Erbauer:** Wim Wijnhoud
- **Bauzeit:** 2 Jahre
- **Epoche:** III (CFL)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital
- **Gleismaterial:** Roco, Tillig
- **Rollendes Material:** Fleischmann, Trix, Roco und andere
- **Besonderheiten:** Alle Fahrzeuge haben korrekte Beschriftungen und sind mit Betriebsspuren versehen







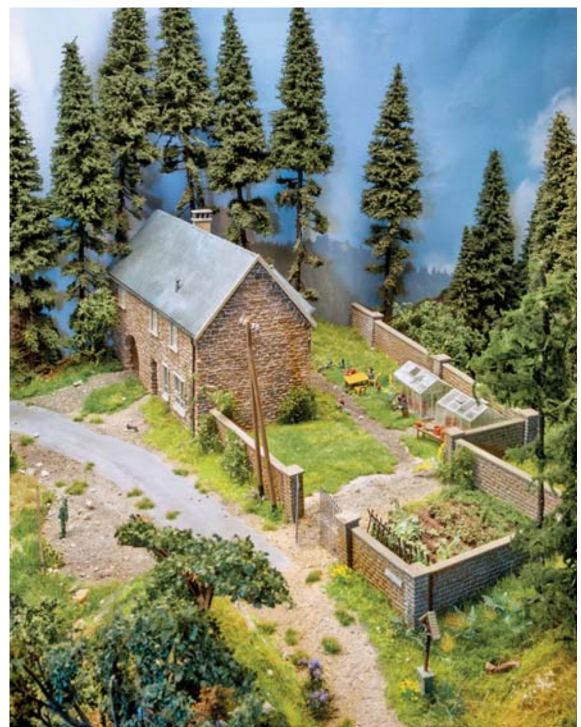
Ein Metzger, ein Bäcker – in Wolzerdange gibt es noch die wichtigen Waren des täglichen Bedarfs. Wim Wijnhoud ließ es sich nicht nehmen, die Schaufenster zu gestalten. Und wenn der Aufenthalt ein wenig länger dauert, reicht die Zeit auch fürs Lokpersonal zum Einkauf.

dener Bausätze – Kitbashing heißt das Stichwort.

Ein zentrales Element ist der kleine Fluss, an dem das Dorf Wolzerdange liegt und bei dem Wijnhoud besonderen Wert auf die perfekte Gestaltung des Flussbetts legte, bevor er Kunstharz-Wasser von Woodland Scenics ins gemachte Bett goss.

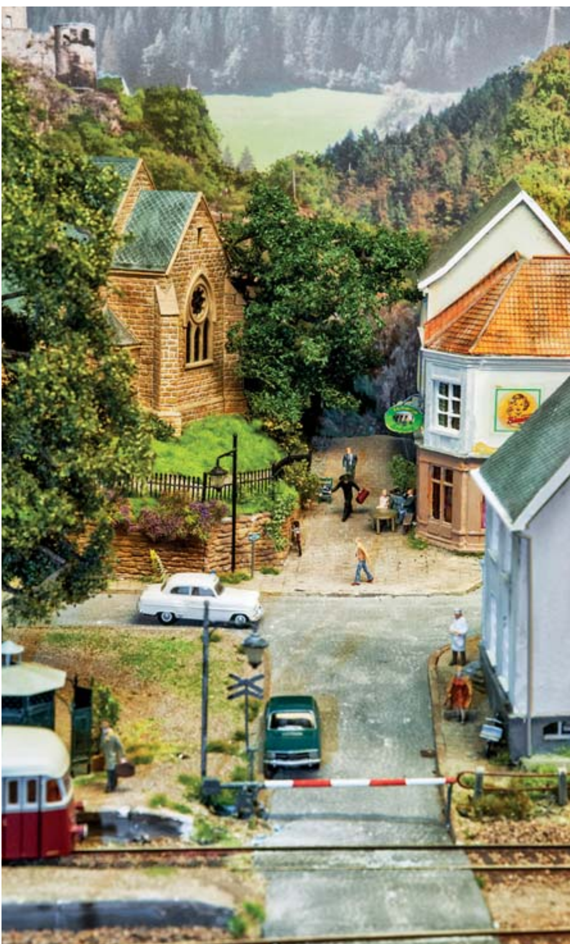
Und wo manch einer schon zwei Jahre benötigt hätte, um nur bis an diesen Punkt zu kommen, findet Wim Wijnhoud noch die Zeit, seine Anlage durchzugestalten.





Auf der Bergkuppe steht ein alter, steinerner Hof, bei dem vor allem die Gestaltung des Gemüsegartens ein echter Hingucker ist. Der Schienenbus fährt quasi gerade unter diesem Bauernhof hindurch und passiert das noch bewohnte Häuschen des Blockwärters.

Die G 12 hat die Blockstelle passiert und erreicht einen offenen Geländeabschnitt, der als Paradestrecke dient, zusätzlich betont durch den Bahndamm und sanft geschwungen.



Die Kirche von Kibri ist ein alter Bekannter, sie steht auf vielen H0-Anlagen. Allerdings wurde sie kräftig umgebaut.

Wo das Auge auch hinblickt, findet es immer wieder liebevoll gestaltete Details: sei es ein Fischer im Fluss, der eingerichtete Biergarten mit bayerischen (!) Tischdecken oder die Metzgerei, in deren Schaufenster große, leckere Lyoner hängen für den Wurstsalat, der im Biergarten serviert wird, oder nicht zuletzt die ausgesprochen akribische Gestaltung der Vegetation.

Der Eisenbahnbetrieb ist abwechslungsreich und viele Fahrzeuge der Luxemburger CFL aus den 60er-Jahren rumpeln über die Nebenstrecke, darunter auch alte Bekannte wie die Vorserien-Schienenbusse oder schwarzen Loks der Baureihe 58, die auch im Herzogtum Verwendung fand. Dass die Fahrzeuge teils umgebaut, korrekt beschriftet und zudem noch feine Betriebsspuren zeigen, versteht sich beim Tausendsassa Wijnhoud beinahe von selbst.

Nur eines kann er nicht: Bei Ausstellungen benötigt er Hilfe von zwei bis drei Freunden für Auf- und Abbau sowie den Betrieb.

Nächstes Jahr wird Wolzerdange wohl in Dortmund ausgestellt, man sollte sich das nicht entgehen lassen. □ *S. Alkofer*

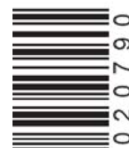


FOTOS: STEFAN ALKOFER

Der Schattenbahnhof hinter der Anlage bietet Platz für zahlreiche Züge und sorgt für abwechslungsreichen Betrieb.

Begeisterung und Leidenschaft

Für Ihre nächste Bestellung:



€ 5,- Gutschein* für alle Modellbahnprodukte

Ihr Vorteils-Code:
AZ14MEB

Bei Bestellung angeben oder Abschnitt beim Filialeinkauf an der Kasse vorlegen.

* Nicht mit Vorteils-Codes aus anderen Aktionen kombinierbar. 1x pro Kunde einlösbar. Keine Barauszahlung. Gültig bis 17.08.2014. Mindesteinkaufswert € 25,-. Gültig für das gesamte Modellbahn-Sortiment von Conrad Electronic ausgenommen Prepaid- und Geschenkkarten. Die kommerzielle Weitergabe und Veröffentlichung des Vorteils-Codes ist untersagt.

CONRAD ELECTRONIC

Ihr Spezialist für Modellbau, Elektronik und Technik

Katalog · Filiale · Online-Shop: conrad.de

CONRAD ELECTRONIC



20 echte, mit Gold überzogene Schienenstücke warten auf einem Trittblech der 39 230 auf die Preisträger.

„Das Goldene Gleis" beim Wort genommen: Zum ersten Mal haben wir die von unseren Leserinnen und Lesern auserkorenen Modelle des Vorjahres mit vergoldeten Schienenstücken prämiert.

Goldene Profile





Während vor den Schuppentoren noch die Brenner der 01^5 wummerten, war die Preisverleihung mit Grußworten von VGB-Geschäftsführer Horst Wehner und des Kulmbacher Bürgermeisters Siegfried Decker (Foto) eröffnet worden.
Foto rechts: Einige der Siegermodelle.

Das Deutsche Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg, in welchem die jährliche Preisverleihung „Das Goldene Gleis" in diesem Jahr gastierte, empfing die Verlagsgruppe Bahn und ihre Gäste mit offenen Armen. Nach einer Neukonzipierung und umfassenden Umgestaltung nach aktuellen museumspädagogischen Erkenntnissen vermag das im Mai 2013 wiedereröffnete Museum, auch Familien mit Kindern das Erlebnis Eisenbahngeschichte unterhaltsam zu vermitteln. Ein Besuch ist wärmstens zu empfehlen.

Zwei alte Preußinnen, 39 230 mit ihrem Dreizylindertriebwerk und 95 016 mit bulligem Kessel, rahmten den Veranstaltungsbereich, in welchem die Preisträger der Modellbahnbranche, 30 Leser der VGB-Zeitschriften und die übrigen Gäste Platz nehmen sollten, auf beeindruckende Weise ein. Bevor es soweit war, gab ihnen eine Sonderfahrt im Dampfzug von Kulmbach nach Marktschorgast Gelegenheit, große Eisenbahn hautnah zu erleben, sich kennenzulernen und miteinander ins Gespräch zu kommen. Es war eben auch ein Branchentreffen.

01 509 war eigens aus Glauchau angereist, um die Gruppe mit Dampfkraft über die berühmte Schiefe Ebene zu befördern. Viele Gäste, sonst meist nur die maßstäblich verkleinerten Pendants der großen Lokomotiven gewohnt, zeigten sich angesichts der Dimensionen und der Geräuschkulisse der leistungsfähigen Schnellzugmaschine beeindruckt. Für Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber war es gar die erste Begegnung solcher Art, wie er später den im Lokschuppen versammelten Angehörigen der Modellbahnerzunft nach seinen Dankesworten für den Märklin-Doppelsieg erfreut mitteilte. Er ließ es sich nicht nehmen, in einer Pause die im Rundschuppen ausgestellten Dampfrösser allein und in Ruhe zu studieren, den Führerstand der 01.5 zu erklimmen und sich vom freundlichen Personal der Press geduldig jedes Detail erklären zu lassen. Weitere Firmenvertreter, beispielsweise Richard Storch (Busch) und Jens Beier (Piko), machten in ähnlichen Worten deutlich, besonders froh darüber zu sein, an dieser einzigartigen Veranstaltung teilnehmen zu können. Auch die Leserinnen und Leser der VGB-Zeitschriften wurden zu Recht mit Dank bedacht.

Gibt es eine Vorsehung? Jedenfalls schien angesichts des Wetters am Veranstaltungstag mancher darüber nachzudenken. Denn ob 2010 auf dem Brocken, in den Folgejahren in Meiningen, Radebeul,



Nils Hirche von Brawa kennt die Lok als Heizer. Die 01^5 aus Remshalden wäre doch was!



Florian Sieber (l.) und Uwe Müller (Märklin) waren im Dampfzug bester Laune.



Lokführer Torsten Hahn (l.) und Heizer Martin Halbauer: Das Lokpersonal an jenem Tag.



MEB-Herausgeber Wolfgang Schumacher im Gespräch mit Reinhard Reindl (r.) von Roco.



01 0509-8 der Press dampft bei der ehemaligen Blockstelle Streitmühle mit dem VGB-Sonderzug über die Schiefe Ebene nach Marktschorgast.

FOTO: JOACHIM SCHMIDT



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Die P 10 39 230 auf der linken und die T 20 95 016 (nicht im Bild) auf der rechten Seite bildeten einen wuchtigen und stilvollen Rahmen für die Veranstaltung.



Leserinnen und Leser, denen das Losglück zuteil wurde, mit ihren Preisen, gestiftet von Conrad Electronic, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt und IGE Bahntouristik.



Die Freude war echt: Carmen und Andreas Krug (KM 1) nahmen von EJ-Redakteur Dr. Christoph Kutter gleich zwei Preise entgegen.



Liliput-Konstruktionsleiter Dietmar Huber hielt den gewichtigen Preis lieber mit beiden Händen, überreicht von Züge-Chefredakteur Klaus Eckert.



MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke übergab das „Goldene Gleis“ an Gützold, vertreten durch Thomas Riedel (l.) und Stefan Kühn.

Bergün oder 2014 in Neuenmarkt-Wirsberg: Petrus ließ zum fünften Mal in Folge bei angenehmen Temperaturen überwiegend die Sonne scheinen, hatte pünktlich die Windböen und Schauer der Nacht zuvor beendet. Erst an den Folgetagen stöhnte Deutschland unter großer Hitze.

Eine weitere Konstante sorgt auf andere Weise seit Jahren für gute Stimmung während der Preisverleihung: Hagen von Ortloff hatte auch diesmal zugesagt, wie gewohnt souverän und unterhaltsam durch die Veranstaltung zu führen. Dass ihm an jenem Tag noch eine weitere wichtige Rolle zufallen sollte, ahnte er währenddessen noch nicht: Der bekannte Moderator erhielt eines der goldenen Profile für sein Lebenswerk. Er zeigte sich überrascht und sichtlich bewegt. □ *Olaf Haensch*



FOTOS: OLAF HAENSCH



Von Ortloffs Laudator war TV-Kollege David Baule (Sendung „Tracks Ahead!“), eigens dafür eingeflogen aus den USA.



Der Ehrenpreis für das Lebenswerk für Hagen von Ortloff wurde garniert mit einem Zusammenschnitt besonderer und lustiger Momente aus seiner langen Fernsehkarriere.



FOTOS (2): PETER POHL

Wichtiger Bestandteil der Verbandsarbeit ist die Vermittlung von Erfahrung und Wissen an den Nachwuchs, wie hier beim „Junior College" auf der „modell-hobby-spiel" in Leipzig.

Die Sächsische Modelleisenbahner-Vereinigung: Ein Dachverband blickt in die Zukunft.

Für Sachsen, Deutschland und Europa

Die Sächsische Modelleisenbahner-Vereinigung (SMV) ist ein Dachverband für Vereine, Gruppen oder Einzelpersonen. Sie beschäftigt sich mit Themen rund um die Eisenbahn und Modellbahn. Obwohl ein Großteil der SMV, die derzeit rund 1000 Mitglieder in knapp 70 Vereinen zählt, aus Deutschland stammt, genauer gesagt den neuen Bundesländern, stehen auch Modellbahnfreunde aus anderen europäischen Ländern wie Schweden oder Österreich in den Mitgliederverzeichnissen.

Doch worauf basiert das Selbstverständnis der SMV? Vor der deutschen Wiedervereinigung organisierte sich das Modellbahnwesen in der DDR im 1962 gegründeten DMV, dem Deutschen Modellbahner-Verband. Dieser half einer Vielzahl von Arbeitsgemeinschaften (AG) bei der Organisation ihres gemeinsamen Wirkens. Dabei wurde er aktiv von der Deutschen Reichsbahn unterstützt. Allein im



Bereich der Rbd Dresden gab es über 150 AG mit rund 3000 Mitgliedern. Besondere Höhepunkte in der Verbandsarbeit waren die regelmäßigen Sonderfahrten sowie die jährlichen Modellbahnwettbewerbe.

Mit der politischen Wende 1990 kündigte die DR dem DMV ihre bisherige Unterstützung auf, die vor allem aus mietfreien Räumen und umfangreichen Finanzhilfen bestand. Die Chance einer Vereinigung beider deutscher Dachverbände BDEF und DMV wurde leider von den beiden damaligen Vorständen vergeben. Als besonders hinderlich erwiesen sich die unterschiedlichen Organisationsstrukturen.

Bereits Ende 1990 war die Auflösung des DMV abzusehen, woraufhin Modelleisenbahner in Dresden die Initiative ergriffen und einen eigenen Dachverband gründeten. Zum 1. Januar 1991 wurde die Sächsische Modelleisenbahner-Vereinigung e.V. (SMV) ins Leben gerufen – zwei Monate vor Auflösung des DMV. Die SMV betrachtete sich als Rechtsnachfolger des DMV-Bezirksvorstandes Dresden. 2012 konnte das insgesamt 50-jährige Bestehen von DMV und SMV gefeiert werden.

Zu den Aufgaben der SMV zählte von Beginn an die Hilfe für Mitglieder im Hinblick auf das neue Rechts-, Vereins- und Steuerwesen im vereinigten Deutschland. Auch heute betrachtet der Dachverband seine Unterstützung bei administrativen Tätigkeiten als wichtige Funktion. Änderungen bei Gesetzen und Verordnungen,



Stolz präsentieren die Teilnehmer des „2. Internationalen Jugendtreffs", der 2011 im erzgebirgischen Zschopau stattfand, die Ergebnisse ihrer modellbahnerischen Arbeit.

Sicherheitsauflagen oder -normen fordern die einzelnen Vereinsvorstände in hohem Maße. Auch traditionsreiche Veranstaltungen wie Modellbauwettbewerbe, die mittlerweile in einen europäischen und einen Jugend-Kreativwettbewerb aufgeteilt wurden, sind weiterhin bedeutende Bestandteile der Verbandsarbeit.

Die Nachwuchs- und Jugendförderung besitzt seit jeher eine besondere Bedeutung für die SMV. Mit der Durchführung von „Junior Colleges“ werden Kinder und Jugendliche auf regionalen und nationalen Ausstellungen sowie Messen an das Hobby herangeführt und auf die jeweils örtlichen Vereine aufmerksam gemacht. Erfreulich ist, dass die Arbeit Früchte trägt und in vielen Vereinen die Zahl der Kinder und Jugendlichen seit einigen Jahren wieder steigt. Seit mehreren Jahren organisiert die SMV zudem eine internationale Jugendbegegnung, bei der sich Nachwuchsmodellbahner aus Frankreich, Tschechien und Deutschland zum gemeinsamen Basteln, Spielen und Spaßhaben zusammenfinden. Das diesjährige Treffen wird Ende Oktober im Süden Frankreichs stattfinden.

Dankenswerterweise erhalten die SMV und deren Mitglieder weitreichende Unterstützung durch Förderer. Sich mit diesen abzustimmen sowie neue Unterstützer hinzuzugewinnen, sind weitere Kernpunkte in der Verbandsarbeit des SMV. Dabei sollen möglichst beide Seiten voneinander profitieren.

Seit vielen Jahren kann die SMV auf eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Kollegen des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) bauen. Das „Junior College“ wird gemeinsam weiterentwickelt. Messeauftritte werden koordiniert und aufeinander abgestimmt. Vertreter aus beiden Verbänden kommen regelmäßig zusammen, um Erfahrungen auszutauschen oder Probleme in der Arbeit der Dachverbände zu lösen. Einmal pro Jahr versammeln sich auch die Vorstände zu einer gemeinsamen Sitzung.

Die SMV kann auf fast 25 Jahre wechselvoller Verbandsarbeit zurückblicken. Ihr Augenmerk und das ihrer Mitglieder ist jedoch in die Zukunft gerichtet. Neue Herausforderungen sollen gemeinsam gelöst werden. Mitglieder und Freunde sind aufgerufen, sich aktiv daran zu beteiligen. Das gemeinsame Ziel ist klar: Auch in Zukunft soll es Jung und Alt möglich sein, sich mit Freude und Leidenschaft auf ihr schönes und anspruchsvolles Hobby konzentrieren zu können. □ *Mirko Caspar, Peter Pohl*

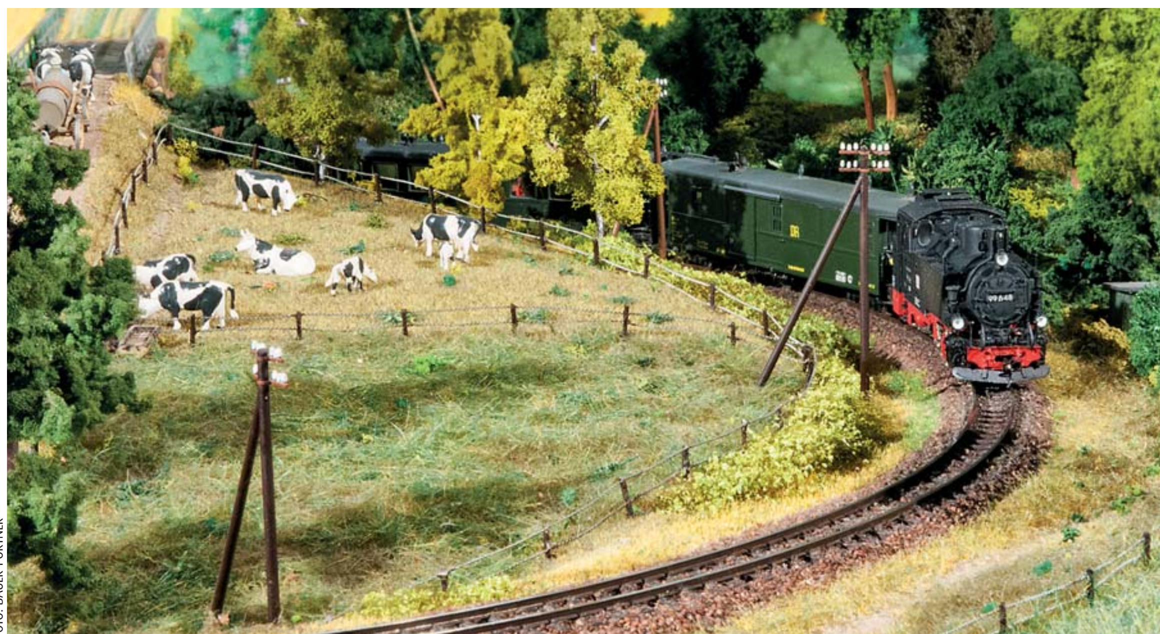


FOTO: BAUER-PORTNER

Anlagen mit sächsischen Motiven wie diese in H0e gefertigte des MEC Triebischtal-Express Mohorn finden sich vor allem bei Vereinen, die in Sachsen heimisch sind.
Nicht alle Mitglieder der SMV kommen aus Deutschland. Einige stammen auch aus anderen europäischen Ländern.

VORBILD

Bis So 31.08.
- Fotoausstellung „Rolling Stock" von Gian Brüngger im Bahnmuseum Albula, Plazi 2A, CH-7482 Bergün/Bravuogn. Di - Fr 10 - 17, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0041) 814200006, www.bahnmuseum-albula.ch.

Bis Mo 01.09.
- Täglich Dampfzüge auf der Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, Hoorn ab jeweils 11 und 13.45 Uhr, Tel. (0031) 223533970, www.museumstoomtram.nl.

Bis So 05.10.
- Große Sonderausstellung „Fahren, Gleiten, Rollen – Mobil sein im Wandel der Zeit" im Oberschlesischen Landesmuseum in 40883 Ratingen, Di - So 11 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (02102) 9650, www.oslm.de.

Bis So 02.11.
- Eisenbahnmuseum Gramzow, jeweils von Dienstag bis Sonntag von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

Bis Mi 31.12.
- Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e.V., Mo - Fr 8 - 16 Uhr geöffnet, Tel. 0173 5919216, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de.

Sa 12.07.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Dampfzüge Gmünd – Groß Gerungs, Tel. (0043) 2742 360990-99, www.noevog.at.

Sa 12.07. und So 13.07.
- Sommerdampf + Mondscheinfahrt, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Reblaus-Express mit Plattformwagen und hist. Diesellok fährt, Tel. (0043) 2742 360990-99, www.noevog.at.

Sa 12.07. bis So 07.09.
- Wackelstein-Express Alt Nagelberg – Heidenreichstein verkehrt mittwochs, samstags und sonntags mit historischer Zuggarnitur, Tel. (0043) 2742 360990-99, www.noevog.at.

So 13.07.
- Dampfzüge Gmünd – Litschau, Tel. (0043) 2742 360990-99, www.noevog.at.
- Mit Volldampf durch das Pielachtal und über die Voralpen ins Mariazellerland, Tel. (0043) 2742 360 990-99, www.noevog.at.
- Kuckucksbähnel Neustadt (Weinstr.) – Elmstein unter Dampf, Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseumneustadt.de.
- Zugverkehr Nördlingen – Gunzenhausen, Tel. (09083) 340, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Dampfzugfahrten auf der Wiehltalbahn, Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
- Kohlebahn Meuselwitz in Betrieb, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
- Fahrtag beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 - 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
- MEB-Leserreise ab Köln und Düsseldorf zur Hespertalbahn mit Blick hinter die Kulissen, Tel. (08141) 53481-245, E-Mail: fleischer@modelleisenbahner.de.


FOTO: FLEISCHER

Jeden Sonntag im Juli und August verkehrt der Esslinger Triebwagen der Wanderbahn im Regental, weitere Infos unter: www.wanderbahn.org.

- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

Sa 19.07. und So 20.07.
- Eisenbahn- und Oldtimer-Erlebnistage im Erzgebirge, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V., Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Traditionszug zum Schmalspurbahn-Festival auf der Weißeritztalbahn, Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

So 20.07.
- Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Fahrten mit VT 98 Rinteln – Stadthagen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.

Sa 26.07.
- Eisenbahnbuch- und Zeitschriftenflohmarkt in 19053 Schwerin, Mecklenburgisches Eisenbahn- und Technikmuseum, Tel. 0171 6816657, www.mef-schwerin.de.
- Nacht der Vulkane bei der Brohltalbahn mit zusätzlichen Abend- und Nachtzügen, Vulkan-Express, Tel. (02636) 80303 (Mo - Fr 8 - 13 Uhr), www.vulkan-express.de.
- Mit Volldampf ins Ronneburger Revier mit 35 1097, Befahrung der Wismut-Anschlussbahn, IG Traditionslokomotive 58 3047 e.V., Tel. (03763) 7782864, www.dampflok-glauchau.de.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 26.07. und So 27.07.
- Bahnhofsfest in Gramzow, Pendelfahrten Damme – Gramzow, Brandenburgisches Museum für Klein- und Privatbahnen, Am Bahnhof 3, 17291 Gramzow, Tel. (0398) 6170159 (Dieter Engel), www.gramzower-museumsbahn.de.

So 27.07.
- Dampfzüge Gmünd – Litschau, Tel. (0043) 2742 360990-99, www.noevog.at.
- 3-Löwen-Clubtour: Mit regulären Zügen zur Glashütte Buhlbach, Tour ab Mannheim, Karlsruhe, Tel. (0711) 23991269, www.3-loewen-takt.de.
- Fahrtag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., 10.30 - 12 Uhr, 14 - 17 Uhr, in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.
- Fuchs-Triebwagen T06 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. (07323) 6666, www.uef-dampf.de.
- Hespertalbahn Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen fährt mit Dampf, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Museumsbetrieb Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

So 27.07. bis So 19.10.
- Ausstellung in 73230 Kirchheim (Teck) zur Kirchheimer Eisenbahngeschichte im Kornhaus, Di 14 - 17 Uhr, Mi - Fr 10 - 12 Uhr und 14 - 17 Uhr, Sa/So, Feiertag 11 - 17 Uhr, Tel. (07021) 502-377, www.kirchheim-teck.de.

Sa 02.08.
- MEB-Ferientour ab Stuttgart zum Alb-Bähnle in Amstetten mit Blick hinter die Kulissen, Tel. (08141) 53481-245, E-Mail: fleischer@modelleisenbahner.de.
- Treffen aller Freunde der Regensburger Straßenbahn in 99253 Regensburg-Stadtamhof, am Lokomotiv-Bockerl-Denkmal, Tel. (0941) 4662066.

Sa 02.08. und So 03.08.
- Wildbachfest und 12. Steinbacher Ziegentreffen, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Fahrtage bei der Pollo-Museumseisenbahn, Kleinbahnmuseum in Lindenberg hat geöffnet, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Tage des Eisenbahnfreundes bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Tel. (04252) 9300-21, www.museumseisenbahn.de.

So 03.08.
- Fuchs-Triebwagen T06 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. (07323) 6666, www.uef-dampf.de.
- Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
- Dampf-Fahrtag beim Alb-Bähnle Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Wanderbahn im Regental fährt, Tel. 0170 2425013 (17 - 20 Uhr) www.wanderbahn.org.

Sa 09.08.

- Sonderfahrt nach Rostock und Warnemünde zur Hanse-Sail, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.

Sa 09.08. und So 10.08.

- Neresheimer Bahnhofshocketse, Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

So 10.08.

- Karl-May-Fahrt, Zugüberfall nicht ausgeschlossen, Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- 751118 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. (07323) 6666, www.uef-dampf.de.

Mi 13.08.

- Sommerferienfahrten mit dem Schienenbus VT 796625 ab Rottweil, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Telefon (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Sa 16.08.

- Sommerfest im Bw Plagwitz, Tel. (0341) 9682514, www.dampfbahn-museum.de.
- Mit Bahn, Bus und Schiff ab Duisburg durch die Eifel, DGEG-Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 6024519, www.dgeg.de.

Sa 16.08. und So 17.08.

- Festwochenende „40 Jahre DKBM" bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.

So 17.08.

- Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Fahrten mit VT 98 Rinteln – Stadthagen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Mit Bahn und Bus ab Düsseldorf durchs Oberbergische Land, DGEG-Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 6024519, www.dgeg.de.
- Fuchs-Triebwagen T06 von 1956 fährt zwischen Amstetten und Gerstetten, Tel. (07323) 6666, www.uef-dampf.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen (Auswahl):

11.07.14: Der Bernina-Express
14.07.14: Die Kupferzüge von Rio Blanco
15.07.14: Die blaue Dampflok-Bibel – Horst Obermayer
16.07.14: Die Heidekrautbahn
17.07.14: 75 Jahre Glacier-Expres
18.07.14: Road to Paradise
21.07.14: Arbeit für drei Generationen
22.07.14: Von Bahnen, Bergen & Pilgern
23.07.14: Schuften im Schotterbett
24.07.14: Von Kartoffelkäfern und Bügeleisen in Letzebuerg
25.07.14: Le Plandampf
28.07.14: „Jan Klein" auf der Spur – Kleinbahnerinnerungen
29.07.14: Amerikanisches Schmalspurmärchen
30.07.14: „Zurück nach Damals" – Dampfspektakel
31.07.14: Mit Dampf durch die Ardennen
01.08.14: NEU: Der Rasende Roland
04.08.14: Hammer, Dampf und Frauen-Power
05.08.14: Maschinen, Modelle & Module
06.08.14: 15 Maschinen im Ring – Dampflokfest in Selzthal
07.08.14: Mit Dampf & Diesel durch Alaska
08.08.14: Nürnberger Spielwarenmesse 2004 – Teil 1

Wiederholungen in anderen 3. Programmen der ARD

NDR: montags 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv
MDR: samstags 11.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv
Durch die Legung des Sendeplatzes auf 11.30 Uhr entfällt beim MDR an zwei Samstagen die Eisenbahn-Romantik zu Gunsten der sorbisch-sprachigen Magazine Wuhladko und Luzyca.

Aktuelle Informationen unter www.eisenbahn-romantik.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di - 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di - Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.45, 16.45 Uhr, Sa/So 10.45, 13.45 und 15.45 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Mo 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz bis September geschlossen.
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat 14 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.

Fr 18.07. bis So 20.07.

- Ausstellung in 17209 Bollewick, Dudel 1, „Die Scheune", Freitag bis Samstag 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Eisenbahnclub Neubrandenburg, Tel. (039931) 52009, www.scheune-bollewick.de.

So 20.07.

- Ausstellung in 01734 Rabenau, Markt 7, Vorderhaus, 11 - 17 Uhr, Tel. (0351) 6417929.

Fr 08.08. bis Sa 09.08.

- Ausstellung in 71384 Weinstadt-Endersbach, Fr 20 - 23 Uhr, So 10 - 16 Uhr, Bahnhofstr. 64, Tel. www.modellbahngruppe-endersbach.de.

Sa 09.08.

- 30 Jahre MEC Tarp e.V., Betrieb auf drei Anlagen und Bewirtung, 12 - 17 Uhr, Clubheim, 24852 Eggebek, Tel. (04609) 1281, www.mec-tarp.de.

Sa 09.08. und So 10.08.

- Ausstellung in 01809 Heidenau, August-Bebel-Straße 26, Erlichtmühle, 10 - 16 Uhr, Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

Fr 15.08. bis So 17.08.

- Ausstellung in 96523 Steinach, im Bahnhof, Fr. 10 - 18 Uhr, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (036762) 31666.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26, gültig ab 01.01.2014. Bitte beachten Sie den Anzeigenschluss.

MÄRKLIN ▶ ALTBAU-E-LOKS FÜR H0 UND Z

Der in Österreich (WLF) 1940 für die dortigen Strecken gebauten E 18-Lieferserie entstammt das Vorbild der neuen Märklin-E-Lok im Maßstab 1:87. Bei den ÖBB wurden die zunächst unter E 18.2 geführten Loks als Reihe 1018.0 bezeichnet. Das Modell der 1018.04 zeigt den Zustand nach der Modernisierung mit nur zwei Frontfenstern. Sie war die erste, 1964 umgebaute Lok und trug zunächst weiter ihr tannengrünes Farbkleid. Erst 1992 wurde sie kassiert. Heute weilt sie in Prora.

Schon früher musste das Vorbild des Z-Modells die Gleise räumen: Die von Siemens/Henschel gebaute E 19 11 wurde bereits 1975 abgestellt und trug lange die grüne DB-Lackierung. Die winzige Altbau-E-Lok entspricht der Epoche III.

Die preußische T 3 kommt schließlich als 89.70-75 in Bundesbahn-Beschriftung für die H0-Wechselstromfahrer in den Handel.



Wie schön sind doch Zierlinien: Die modernisierte ÖBB-1018.04 in H0 trägt sie noch in Hellgrün auf Tannengrün.



Mit aktuellem mfx-Decoder und Sound kann das prächtig detaillierte Modell der 89 7339 des Bw Fulda aufwarten.



FOTO: RAINER ALBRECHT

Die E 19 für Spur Z macht hingegen im DB-Grün eine gute Figur.

LILIPUT ▶ ÜBERARBEITETE E 44.5 FÜR N UND WESTBAHN-KISS IN H0



FOTO: RAINER ALBRECHT

In der „WESTbahn"-Lackierung sieht der „KISS" richtig gut aus.

Zum Einsatz kommen Doppelstocktriebzüge aus der „KISS"-Familie des Herstellers Stadler. Liliput hat das passende H0-Modell des „WESTbahn"-Kiss nun im Programm. Einen Test des vorzüglichen Triebzugs in SBB-Ausführung lesen Sie in der Juni-Ausgabe des MEB.

Das Liliput-Modell der E 44.5 im Maßstab 1:160 (siehe Test MEB 12/2013) wurde überarbeitet und mit neuem Antrieb versehen. In dieser verbesserten Ausführung sind zwei Varianten lieferbar: die E 44 505 in Epoche-III-Ausführung mit altertümlichen SBS-10-Stromabnehmern (Bild) sowie ein Modell der Museumslok 144 502, die ebenfalls die SBS 10 trägt, jedoch mit abweichenden Drehgestellen mit nur je vier Sandkästen ausgeliefert wird. Die sehr guten Laufeigenschaften der fein detaillierten Modelle sollten sich damit auch im Dauereinsatz bewähren.

Seit Dezember 2011 bietet die österreichische Bahngesellschaft „WESTbahn" einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zwischen Wien und Salzburg an.



In überarbeiteter Form kommen neue Versionen der E 44.5 in N.

PIKO ▶ 94.21 DER DR FÜR H0, DR-102 FÜR TT

Er hätte eigentlich eine umfassende Überarbeitung als H0-Modell verdient: der sächsische Rangierhobel der Baureihe 94.19-21. Doch auch das schon in die Jahre gekommene Piko-Modell ist so schlecht nicht und wurde nun mit neuer Nummer der Epoche IV aufgelegt. Deutlich moderner ist die Konstruktion der kleinen V 15 der DR im Maßstab 1:120, die ebenfalls mit neuer Nummer und im Farbkleid der Epoche IV angeboten wird.



Die TT-Version der DR-102 ist in einer Epoche-IV-Version erschienen.



Bereits ein Klassiker: Die sächsische XI HT von Piko für H0.

ROCO ▶ 1099 DER ÖBB IM VALOUSEK-KLEID



Gute Nachrichten für alle Freunde der Mariazellerbahn in H0e: Roco hat unlängst sein Modell der 1099.007 in der Anfang der 90er-Jahre vom ÖBB-Designer Wolfgang Valousek erdachten Lackierung wieder aufgelegt. Im Gegensatz zur Erstauflage trägt die Maschine nun das Wappen von Mariazell auf dem Gehäuse.

TRIX ▶ DB-50 MIT GIESL-EJEKTOR FÜR N



Als Exklusiv-Auflage für die Trix-Clubmitglieder wurde eine Variante der 2013 neu erschienenen 50 aufgelegt. Das Modell entspricht der frühen DB-Epoche III und wird in edler Holz-Schatulle geliefert. In der Verarbeitung zeigt unser Muster aber einige Schwächen. So sind „Quetschesse", Führerhaus und Windleitbleche schief aufgesetzt. Auch Klebstoffreste unter den Frontlampen zeugen nicht gerade von sorgfältiger Herstellung. Die Laufeigenschaften der 50 mit sechspoliger Schnittstelle sind allerdings recht gut.

ARNOLD ▶ METRONOM-DIESEL-TRAXX UND PROTOTYP-420 FÜR N



Moderner Nahverkehr aus dem Norden nun auch in N.


Das Modell des Vorbild-Einzelgängers in Kieselgrau-Rot wirkt klasse.

Neu ist die Bombardier-246 aus der Traxx-Familie in den Metronom-Farben. Das Arnold-Modell ist mit NEM-Schnittstelle, LED-Weiß-Rot-Lichtwechsel, beidseitiger Kulissenmechanik und sehr ausgeglichenen Fahreigenschaften auf dem Stand der Technik. Gleiches gilt für den erst kürzlich neu vorgestellten „Heiligen ET". Als neue Varianten sind der wunderschöne Einzelgänger 420 003 mit rotem Fensterband und die Version in den orangenen Produktfarben der 90er-Jahre zu haben.

BUSCH ▶ KÄFER – TAXI – SEIFENKISTE

Wieder haben wir aus dem immerwährenden Strom der H0-Fahrzeugvarianten aus Viernheim einige Modelle gefischt, welche die Modellbahn besonders gut ausschmücken könnten. Der VW-Käfer wurde heckseitig frisch lackiert, der MB-W123 ist das typische Taxi der 1980er-Jahre und für ein Seifenkistenrennen ist ein neues Kisterl auf Anhänger zu haben. Für solche Rennen ist auch anderweitig Zubehör am Markt.



BREKINA ▶ R4 FOURGONNETTE IN H0



Der R4 ist eine Legende, auf einer Stufe mit der berühmten Ente aus dem Hause Citroen und dem Käfer aus Wolfsburg. Brekina hat jetzt die so genannte Fourgonnette (Lieferwagen), die Kastenversion, ausgeliefert. Der schlichte kleine Transporter im Erscheinungsbild der 60er- und 70er-Jahre wird in Brekina-typischer Detailverliebtheit in verschiedenen Varianten angeboten.

BUSCH ▶ FROH ZU SEIN, BEDARF ES WENIG ...



... manchmal reicht dazu ein kleiner H0-Zweitwohnsitz im Grünen. Den auf allen vier Seiten bunt verzierten ehemaligen Bauwagen ergänzen auf den hier nicht sichtbaren Seiten noch eine Aufstiegstreppe sowie zwei Blumenkästen. Einfach nett!

WIKING ▶ MAN-PAUSBACKE FÜR H0, T4 FÜR N



Ladegut Zement: Für Readymix fährt die MAN-Pausbacke über H0-Straßen.

Auch aus Lüdenscheid rollen neue Automodelle an: Die beliebte Pausbacke der Baujahre 1960 bis 1967 zieht nun einen Chemie-Sattelauflieger im Readymix-Orange der 70er-Jahre. Im kleinen Maßstab 1:160 erscheint mit dem VW-T4-Servicefahrzeug in Claas-Beschriftung eine Ergänzung, die gut zum N-Mähdrescher aus dem Hause Viessmann passt.



Klein, aber fein: Der VW-T4-Transporter in N ist erstaunlich gut detailliert.

HÖHN ▶ WASSERKRAN-ÜBERLAUFSTUTZEN



FOTO: WERK

In H0-Kleinserie werden diese perfekt zu den „Bochmann & Kochendörfer"-Wasserkränen passenden Überlaufstutzen angeboten. Die Modelle aus Messing-Guss wurden nach Original-Zeichnungen des Jahres 1938 aus dem DB-Archiv in Berlin exakt im Maßstab 1:87 konstruiert. Sie werden in zwei Varianten (Trichterform oder Kelchform) geliefert. Der Wasserkran gehört nicht zum Lieferumfang. Interessenten wenden sich bitte an Detlev Höhn, Lisztstr. 4, 49525 Lengerich.

US-CORNER

Der US-Corner ist genau genommen nicht die richtige Kategorie für dieses Alco-C 420-Modell in H0 aus der Atlas-Master-Linie. Die Diesellok trägt die Farben der mexikanischen Bahngesellschaft Nacionales de Mexico (NdeM). Da selbige sich aber meist aus dem Fahrzeugpool der US-Bahngesellschaften bediente, ist die C 420 hier doch am richtigen Platz. Hervorragende Laufeigenschaften und eine sehr gute Detaillierung wie Lackierung kennzeichnen das Atlas-Produkt.

Zugegeben, das Aussehen des Metroliners ist ein wenig gewöhnungsbedürftig, und es fallen einem spontan die Gumminasen der dänischen DSB ein, wenn man diesen Triebzug sieht. Die Metroliner-Garnituren wurden ab 1969 für den so genannten Northeast-Corridor zwischen New York und Washington beschafft. Bis 2006 waren die Züge im Einsatz. Walthers hat ein gelungenes Modell auf die H0-Gleise gestellt, das mit einer hervorragenden Ausstattung besticht. Die Metroliner-Fahrzeuge sind einzeln oder auch als vierteiliges Zugset erhältlich.


FOTOS: RAINER ALBRECHT

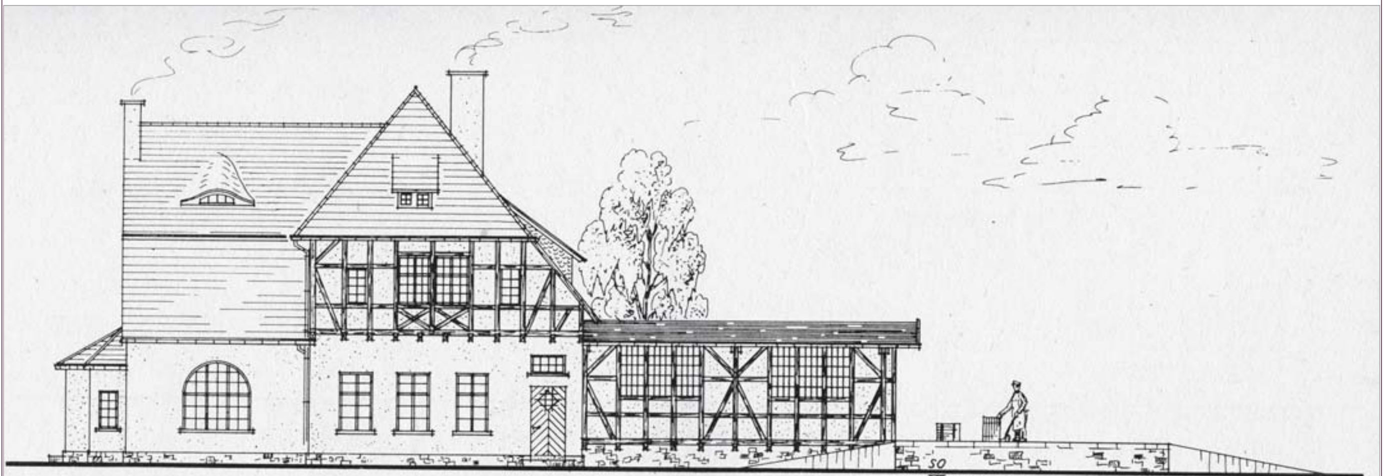
Eine Alco für Mittelamerika-Fans: die C-420 der NdeM von Atlas.


FOTOS: ELMAR HAUG

Vier- bis achtteilig verkehrten die Metroliner beim Vorbild.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 40 JAHREN:
Wo liegt eigentlich Lederburg?



ZEICHNUNG: GÜNTER FROMM/ARCHIV MEB

☐ Es liegt irgendwo in Thüringen an der Strecke von N. nach M. Genauer wollte es Günter Fromm im MEB 2/1974 nicht verraten. Sein Entwurf eines typischen Empfangsgebäudes in landschaftsgebundener Bauweise könnte so an vielen Bahnlinien stehen. Die wunderschönen Handzeichnungen der vier Gebäudeansichten und Grundrisse im Maßstab 1:160 machen noch heute richtig Lust auf das Nachbauen. Was uns interessiert: Hat einer der damaligen Leser tatsächlich zu Karton, Zeichenstift, Kleber und Schere gegriffen? Wir würden uns freuen, wenn Sie uns ein Foto Ihres Modells zuschicken würden.
Oder haben Sie selbst Skizzen oder Fotos von Ihrem eigenen Lieblingsbahngebäude angefertigt? Wir wollen die Tradition der Bauzeichnungen im MEB wiederbeleben und suchen die schönsten Stellwerke, Schrankenposten, Güterschuppen und andere Eisenbahnhochbauten im Lande.

TILLIG TT

245 die Dritte

☐ Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns nun auch eine dritte 245. Fast konnte man die Hersteller-Reihenfolge bei den Modellzugängen erahnen, doch im Falle der TT-Spur ist der Zeitpunkt des Zieleinlaufs nachrangig, ist doch eine Konkurrenz nicht zu erkennen. Die Modell-245 im Maßstab 1:120 werden wir im nächsten Heft ausführlich unter die Lupe nehmen.



FOTO: BAUER-PORTNER



FOTO: ECKERT

MÄRKLIN H0

Die 193: brandaktuell

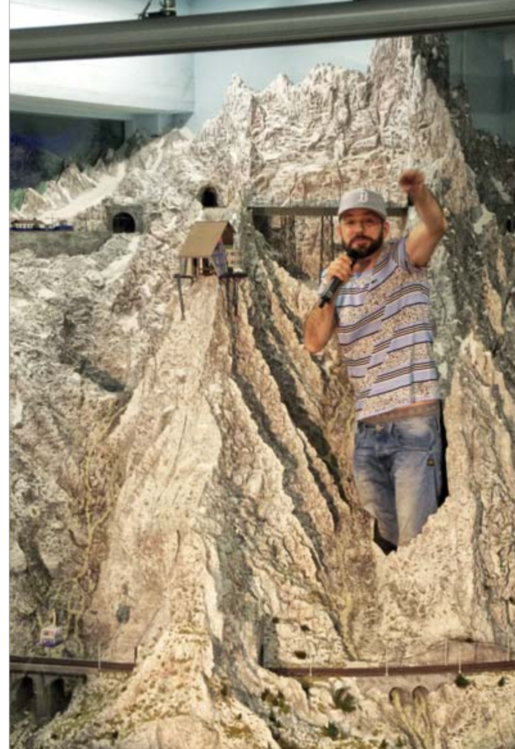
☐ Eine von Märklins Haupt-Neuheiten für 2014 wirft ihre kantigen Schatten bereits voraus: die 193. Sie scheint ein wohlgelungenes Modell zu sein. Nun wurde auch in Göppingen der Baureihe 193, dem schwächeren Vorläufer der 194, ein Denkmal gesetzt. Schließlich liefen die Vorbildloks viele Jahre durch den Bahnhof der Märklin-Stadt. Unser zweiter MEB-Test wird die Qualitäten des brandaktuellen Wechselstrom-Modells in 1:87 näher beleuchten.

MINIATUR-WUNDERLAND HAMBURG

WM-Fans: ferngesteuert



Laola-Welle: Das Fanfest im Hamburg-Abschnitt ist praktischerweise mit der U-Bahn erreichbar.



FOTOS (2): LARS BRÜGGEMANN

Nicht erschrecken: Der Rapper „Das Bo" stellt nur das neue WM-Lied vor – mitten in der H0-Schweiz.

☐ Am 27. Mai 2014 stellte das Hamburger Miniatur-Wunderland (Miwula) gemeinsam mit dem Rapper „Das Bo" ein Miwula-Fußball-WM-Lied vor. Das Miniatur-Wunderland lieferte die Kulisse und „Das Bo" den Sound zur WM. „Wir träumen davon, mit unserem gemeinsamen Lied ‚Fanfest' die Fanmeilen der Republik zu erobern", erklärte Miwula-Geschäftsführer Gerrit Braun. Er fügte hinzu: „Zumindest auf allen Fanfesten im Wunderland wird das Lied Tausende kleine Preiserlein in Euphorie versetzen. Wie schön wäre es, wenn aus etwas Kleinem etwas ganz Großes würde." Verteilt über das ganze Miwula wurden mehrere 1:87-Fanfeste eingebaut. Im Hamburg-Abschnitt machen die Figuren sogar die Laola-Welle. Sie gehen richtig mit zum Sound: „Hoch die Arme!" auf Knopfdruck – so oft, wie die Zuschauer es wollen.

MEB-ANLAGENWETTBEWERB

Das macht Lust auf Mehr

☐ Richtig feine Sachen haben uns schon erreicht: kleine Kompaktanlagen mit schnuckeliger Feldbahn, Dachboden füllende Fahranlagen, ausgeklügelte Konzepte über mehrere Etagen oder klassische Entwürfe in Rechteckform. Alles ist erlaubt, und Sie haben noch genügend Zeit, uns Ihre Anlage vorzustellen. Nach den Ferien, spätestens am 15. September 2014, sollten die Unterlagen bei uns sein.

MEB-GEWINNSPIEL

Mitmachen lohnt sich

☐ Mit 78 Jahren noch voll dabei: Für Dieter Gagel aus Wolfenbüttel hat sich der Kauf unseres MEB-Spezials „Ganzzüge" gelohnt. Er hat beim Gewinnspiel mitgemacht und ein schönes, gealtertes Fleischmann-Güterzugset mit einer 50 und vier Kesselwagen ergattern können. Ein freies Plätzchen auf der Anlage oder in der Vitrine wird sich hoffentlich noch finden. Unser Gewinnspiel ist mittlerweile abgeschlossen, aber unser Ganzzüge-Heft mit spannenden Vorbild- und Modellberichten ist immer noch erhältlich.



FOTO: PRIVAT

So sieht Freude aus: Dieter Gagel zeigt uns seinen neuen Kesselwagenzug in Spur N.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

CHEF VOM DIENST
Stefan Alkofer

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Silke Ardelt, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, s.ardelt@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 63,80 €;
Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: ANDREAS RITZ

CROCODYLUS SUEBICUS

Über fünf Jahrzehnte waren rund um die Schwaben-Metropole Stuttgart Krokodile der besonderen Art anzutreffen: die Loks der Baureihe E 93.


FOTO: SLG. ELSNER

UNWIEDERBRINGLICH: SCHMALSPUR IN MOHORN

Bis in die 1970er-Jahre hinein herrschte auf dem Wilsdruffer Netz der DR noch unverfälschte sächsische Schmalspur-Romantik. Wir erinnern, passend zu unserem Anlagen-Portrait, an den längst vergangenen Dampfbetrieb rund um Mohorn.

Das September-Heft erscheint am

6. August

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


FOTO: STEFAN ALKOFER

DEUTSCHLANDS MITTE

Impressionen vom Thüringer Wald – perfekt ins Modell umgesetzt von einem Niederländer.

AUSSERDEM

Perfekt trassiert

Michael Robert Gauß hat das Fertig-Gleistrassensystem des tschechischen Anbieters Raileq unter die Lupe genommen.

Der Ausschlacker

Dieser Beruf war schmutzig, nicht ungefährlich und schlecht bezahlt. Mit dem Ende des Dampfzeitalters ist er verschwunden.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: MARKUS TIEDTKE

GLEISBAU VON ANFANG AN

Markus Tiedtke erklärt in seiner Gleisbauschule Normen und Typen.


FOTO: STEFAN GROSS

BLEIBE FÜR RANGIERER

Stefan Groß beschreibt den Zusammenbau eines innovativen Lasercut-Bausatzes von Hobbytrade/HMB.